

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт - ИнЭО
Специальность - 380301 Экономика
Кафедра экономики

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

Тема работы
Издержки производства и особенности их формирования на примере транспортной компании

УДК 338.46:656.13.07:657.47

Студент

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-3Б12	Перемитина Татьяна Петровна		

Руководитель

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры экономики	Маланина Вероника Анатольевна	Кандидат экономических наук		

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ:

Зав. кафедрой	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
профессор	Барышева Г.А.	д.э.н., профессор		

Томск - 2016г.

Планируемые результаты обучения по ООП

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
Универсальные компетенции		
P1	Осуществлять коммуникации в профессиональной среде и в обществе в целом, в том числе на иностранном языке, разрабатывать документацию, презентовать и защищать результаты комплексной экономической деятельности.	Требования ФГОС (ОК-14; ПК-9; 11)
P2	Эффективно работать индивидуально, в качестве члена команды, состоящей из специалистов различных направлений и квалификаций, с делением ответственности и полномочий за результаты работы и готовность следовать корпоративной культуре организации	Требования ФГОС (ПК-11; ОК-1,7,8)
P3	Демонстрировать знания правовых, социальных, этических и культурных аспектов хозяйственной деятельности, осведомленность в вопросах охраны здоровья и безопасности жизнедеятельности.	Требования ФГОС (ОК-2;3;16; 15)
P4	Самостоятельно учиться и непрерывно повышать квалификацию в течение всего периода профессиональной деятельности	Требования ФГОС (ОК-2; 9,10,11)
P5	Активно пользоваться основными методами, способами и средствами получения, хранения, переработки информации, навыками работы с компьютером как средством управления информацией, работать с информацией в глобальных компьютерных сетях	Требования ФГОС (ОК-13; ПК-1,3,5,10)
Профессиональные компетенции		
P6	Применять знания математических дисциплин, статистики, бухгалтерского учета и анализа для подготовки исходных данных и проведения расчетов экономических и социально-экономических показателей, характеризующих деятельность хозяйствующих субъектов на основе типовых методик с учетом действующей нормативно-правовой базы;	Требования ФГОС ПК-1, ПК-2; ПК-3;4;5 ПК-7; ОК-5; ОК-4; К11,13)
P7	принимать участие в выработке и реализации для конкретного предприятия рациональной системы организации учета и отчетности на основе выбора эффективной учетной политики, базирующейся на	Требования ФГОС ПК-5; ПК-7; ОК-5,8

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
	укрепления экономики хозяйствующего субъекта;	
P8	Применять глубокие знания основ функционирования экономической системы на разных уровнях, истории экономики и экономической науки для анализа социально-значимых проблем и процессов, происходящих в обществе, и прогнозировать возможное их развитие в будущем	Требования ФГОС ОК-3,4; ПК-4,6,8,14,15);
P9	Строить стандартные теоретические и эконометрические модели исследуемых процессов, явлений и объектов, относящихся к области профессиональной деятельности, прогнозировать, анализировать и интерпретировать полученные результаты с целью принятия эффективных решений.	Требования ФГОС К-6; ПК-5; ПК-7; ПК-13;; ПК-8;
P10	На основе аналитической обработки учетной, статистической и отчетной информации готовить информационные обзоры, аналитические отчеты, в соответствии с поставленной задачей, давать оценку и интерпретацию полученных результатов и обосновывать управленческие решения.	Требования ФГОС ПК-4; ПК-5 ПК-7;8 ПК-10; ПК-13; ПК-5 ОК-1;2;3; ОК-6; ОК-13
P11	Внедрять современные методы бухгалтерского учета, анализа и аудита на основе знания информационных технологий, международных стандартов учета и финансовой отчетности	Требования ФГОС ПК-10;12 ОК-12
P12	осуществлять преподавание экономических дисциплин в общеобразовательных учреждениях, образовательных учреждениях начального профессионального, среднего профессионального, высшего профессионального и дополнительного профессионального образования.	Требования ФГОС ПК-14; ПК-15;ОК-2;
P13	Принимать участие в разработке проектных решений в области профессиональной и инновационной деятельности предприятий и организаций, подготовке предложений и мероприятий по реализации разработанных проектов и программ с учетом критериев социально-экономической эффективности, рисков и возможных социально-экономических последствий	Требования ФГОС (ПК-3,4,7; 11;12;13ОК-1,7, 8)
P14	Проводить теоретические и прикладные исследования в области современных достижений экономической науки в России и за рубежом, ориентированные на достижение практического	Требования ФГОС ПК-4,9

Код результата	Результат обучения (выпускник должен быть готов)	Требования ФГОС, критериев и/или заинтересованных сторон
	результата в условиях инновационной модели российской экономики	
Р15	организовывать операционную (производственную) и коммерческую деятельность предприятия, осуществлять комплексный анализ его финансово-хозяйственной деятельности использовать полученные результаты для обеспечения принятия оптимальных управленческих решений и повышения эффективности.	Требования ФГОС (ОК – 7, 8, 12, 13; ПК – 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 13)

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
**«НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

Институт - ИнЭО
Специальность - 380301 Экономика
Кафедра экономики

УТВЕРЖДАЮ:
Зав. Кафедрой экономики
Барышева Г.А.
(Подпись) (Дата) (Ф.И.О.)

ЗАДАНИЕ

на выполнение выпускной квалификационной работы

В форме:

Бакалаврской работы

Студенту:

Группа	ФИО
3-3Б12	Перемитина Татьяна Петровна

Тема работы:

Издержки производства и особенности их формирования на примере транспортной компании	
Утверждена приказом директора (дата, номер)	

Срок сдачи студентом выполненной работы:	16 июня 2016 года
--	-------------------

ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ

Исходные данные к работе	Объект исследования – издержки производства транспортной компании. В бакалаврской работе были использованы нормативные документы, учетные данные предприятия, учебная литература, периодические издания.
Перечень подлежащих исследованию, проектированию и разработке вопросов	раскрыть особенности формирования себестоимости на предприятии; проанализировать структуру издержек производства автотранспортных услуг; выявить резервы снижения производственных затрат; разработать мероприятия по совершенствованию управления затратами;

	рассчитать экономический эффект от внедрения мероприятий.
Перечень графического материала	
Консультанты по разделам выпускной квалификационной работы	
Раздел	Консультант
Социальная ответственность	Черепанова Наталья Владимировна
Названия разделов, которые должны быть написаны на русском и иностранном языках:	

Дата выдачи задания на выполнение выпускной квалификационной работы по линейному графику	18.02.2016
---	------------

Задание выдал руководитель:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры экономики	Маланина В.А.	Кандидат экономических наук		

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-3Б12	Перемитина Татьяна Петровна		

Реферат

Выпускная квалификационная работа «Издержки производства и особенности их формирования на примере транспортной компании» содержит 66 страниц, 2 рисунка, 16 таблиц, 5 формул, 38 источников.

Ключевые слова: производство, издержки, управление, затраты, себестоимость, расчет себестоимости.

Объектом исследования данной дипломной работы выступают издержки производства транспортной компании.

Предметом исследования является процесс управления снижением издержек производства ООО «Авто Гранд».

Целью данной дипломной работы является экономическое обоснование направлений снижения издержек на предприятии на примере ООО «Авто Гранд».

В рамках настоящей работы было проведено исследование теоретических основ экономического учета и анализа издержек производства.

В результате исследования сделаны выводы и разработаны практические рекомендации по совершенствованию управления издержками в ООО «Авто Гранд».

Структура работы: Выпускная квалификационная работа состоит из 3-х частей: в первой отражены теоретические основы формирования издержек производства; во второй содержится технико - экономическая характеристика ООО «Авто Гранд», третья часть направлена на разработку оптимизации затрат предприятия.

Степень внедрения: рекомендации, разработанные автором по совершенствованию управления издержками производства рассмотрены руководством ООО «Авто Гранд» и частично приняты к внедрению.

Экономическая эффективность работы заключается в создании оптимальной системы управления издержками производства для повышения эффективности деятельности предприятия.

Оглавление

Введение.....	9
1 Теоретические основы управления издержками	12
1.1 Состав и характеристика издержек производства и реализации продукции (работ, услуг).....	12
1.2 Факторы, формирующие затраты	18
1.3 Анализ эффективности затрат на производство продукции на предприятии	20
1.4 Выявление резервов снижения затрат на производство продукции на предприятии	23
2 Техничко – экономическая характеристика ООО «Авто Гранд»	29
2.1 Месторасположение, географические и отраслевые особенности предприятия.....	29
2.2 Виды деятельности, осуществляемые ООО «Авто Гранд».....	32
2.3 Основные технико-экономические показатели ООО «Авто Гранд» за период 2014 – 2015 годов.....	33
3 Оптимизация издержек в компании. Экономическая оценка.	42
3.1 Разработка мероприятий по совершенствованию управления издержками	42
3.2 Экономический эффект от внедрения мероприятий по оптимизации затрат	49
3.3 Сводка технико-экономических показателей ООО «Авто Гранд»	56
Заключение	58
Список используемых источников.....	64

Введение

Каждая компания в определении своей стратегии ориентируется на получение максимальной прибыли. Прибыль компании зависит от цены продукции (работ, услуг) и издержек на их производство. Стоимость продукции на рынке это итог взаимодействия спроса и предложения. Цена продукции не может понижаться или повышаться по желанию производителя либо покупателя — она выравнивается автоматом, другое дело — издержки, формирующие себестоимость продукции, они могут возрастать или же снижаться в зависимости от объема потребляемых трудовых и материальных ресурсов, уровня техники, организации производства и прочих причин. Конечно, чем меньше издержки, тем выше прибыль и наоборот, то есть между данными показателями присутствует обратная функциональная взаимосвязь. Производитель располагает большим количеством рычагов снижения издержек, которые он может привести в действие при опытном управлении. Исследование себестоимости продукции дает возможность наиболее точно оценить уровень показателей прибыли и рентабельности, достигнутых на предприятии, в обобщенной форме себестоимость продукции отображает все стороны хозяйственной деятельности предприятий, их достижения и недостатки. Можно отметить, что себестоимость является одним из ключевых факторов формирования прибыли и ключевой частью экономической деятельности, а также в соответствии с этим, одним из основных компонентов управления. Себестоимость продукции неразрывно связана практически со всеми показателями хозяйственной деятельности компании, и они получают свое отражение в ней. С этой точки зрения данный показатель обобщает качество всей работы компании.

Важность этого показателя особенно усиливается, в связи с большим объемом производства и его постоянным ростом, так как уменьшение одного из компонентов затрат себестоимости приводит к резкому повышению конкурентоспособности и рентабельности продукции. Снижение затрат

является фактором повышения рентабельности, роста, накопления денежных средств, достижение экономического эффекта, а значит, успеха компании. На средства экономии, получаемые путем понижения себестоимости, осуществляется основная часть издержек по совершенствованию и расширению производства. Любое предприятие обязано уделять повышенное внимание анализу и управлению себестоимости продукции, понимая роль этого показателя в оценке его деятельности.

Целью данной работы - экономическое обоснование направлений снижения издержек на предприятии. Объектом исследования выступают издержки производства транспортной компании. Предметом исследования является процесс управления снижением издержек производства ООО «Авто Гранд». Общество создано и действует в целях извлечения прибыли посредством осуществления предпринимательской деятельности и основным направлением деятельности предприятия является оказание автотранспортных услуг.

Исходя из вышеизложенного, выбранная тема является актуальной и будет предоставлять интерес для широкого круга лиц. Основные задачи, поставленные в дипломном проекте:

- раскрыть особенности формирования себестоимости на предприятии;
- проанализировать структуру издержек производства автотранспортных услуг;
- выявить резервы снижения производственных затрат;
- разработать мероприятия по совершенствованию управления затратами;
- рассчитать экономический эффект от внедрения мероприятий.

Вопрос об издержках производства достаточно полно изложен в экономической литературе.

Как пишут Сажина М.А. и Чибриков Г.Г. [1]: «Издержки производства являются одновременно и простой и очень сложной категорией. Сложной –

потому что существует ряд методологически разных подходов к определению сущности, классификации и величины издержек». В курсе экономической теории Плотницкого М.М. [2] видим, что «Экономические издержки рассчитываются для внутренних потребностей фирмы и используются ею в системе управления производством. Они отличаются от бухгалтерских издержек на величину альтернативной стоимости». Профессор Булатов А.С. [3] в своем учебнике пишет о видах издержек. Так, «косвенные (накладные) издержки - это издержки, не связанные напрямую с тем или иным товаром ... Они включают расходы на содержание административного аппарата; арендную плату; амортизацию; проценты за кредит и т.п.». О необходимости составления плана снижения издержек говорит и Слагода В.Г. [4]: «Исходя из специфики предприятия, его масштаба, разрабатывается комплексный план (программа) на определенный период времени, где учитываются все факторы, которые могут влиять на издержки производства продукции и ее дальнейшее продвижение на рынок».

1 Теоретические основы управления издержками

1.1 Состав и характеристика издержек производства и реализации продукции, работ, услуг.

Издержки предприятия включают в себя расходы на производство и реализацию продукции. Эти издержки, выраженные в денежной форме, называются себестоимостью и включены в стоимость продукта. Таким образом, себестоимость входит в цену товара, причем она отражает большую часть стоимости продукции и зависит от изменения условий производства и реализации продукции. Определение себестоимости - очень сложный процесс, причем калькулирование себестоимости продукции (работ, услуг) должно отвечать отраслевой специфике предприятия, а также особенностям организации его производства.[5]

Себестоимость входит в число особо важных показателей эффективности хозяйственной деятельности. Она представляет собой издержки предприятия на производство и обращение, служит основой соизмерения расходов и доходов, то есть самоокупаемости. Себестоимость показывает, во что обходится предприятию выпускаемая им продукция, сколько можно заработать на продаже продукции или какую «накрутку» сделать сверх себестоимости, то есть она является основой ценообразования.

В экономических источниках нередко встречается определение, кратко и ясно выражающее понятие себестоимости:

Себестоимость – это выраженные в стоимостной форме текущие затраты предприятия на производство и реализацию продукции (работ, услуг).[6]

Классификация таких затрат происходит по ряду признаков:[6]

- экономические элементы затрат;
- статьи расходов (статьи калькуляции);
- способ отнесения затрат на себестоимость продукции;
- функциональная роль затрат в формировании себестоимости продукции;

- степень зависимости от изменения объема производства;
- степень однородности затрат;
- зависимость от времени возникновения и отнесения на себестоимость продукции;
- удельный вес затрат в себестоимости продукции.

Классификация затрат по экономическим элементам используется при формировании себестоимости на предприятии в целом и включает в себя пять основных групп расходов:[7]

- материальные затраты;
- затраты на оплату труда;
- отчисления на социальные нужды;
- амортизация основных фондов;
- прочие затраты.

Материальные затраты.

Материальные затраты отображают стоимость сырья и материалов, приобретаемых со стороны, которые входят в состав производимой продукции. Стоимость материальных ресурсов, отражаемая по элементу «Материальные затраты» формируется исходя из цен их приобретения (без учета налога на добавленную стоимость), наценок, комиссионных вознаграждений, уплачиваемых снабженческим и внешнеэкономическим предприятиям, стоимости услуг товарных бирж, включая брокерские услуги, таможенных пошлин, платы за транспортировку, хранение и доставку, осуществленные сторонними организациями.[7]

Затраты на оплату труда.

Расходы на оплату труда содержат в заработную плату работников и другие начисления в денежной и натуральной форме, связанные с осуществлением ими трудовых обязательств. Главной ошибкой при формировании данной составляющей себестоимости является то, что не соблюдается принцип производственного направления затрат. В результате в

себестоимость продукции нередко включается заработная плата персонала непроизводственной сферы.[8]

Отчисления на социальные нужды.

В себестоимость продукции (работ, услуг) включаются отчисления во внебюджетные фонды от расхода труда работников, занятых в производстве продукции. Исходя из этого, бухгалтерский учет необходимо организовывать таким образом, чтобы прослеживалась четкая граница между заработной платой основного персонала компании, занятого в производстве, и заработной платой труда работников, занятых в непроизводственной сфере. Помимо этого, если затраты на оплату труда осуществляются за счет чистой прибыли, остающейся в распоряжении предприятия, то источником начисления внебюджетных фондов также будет являться чистая прибыль предприятия.[8]

Амортизация основных фондов.

Амортизационные отчисления являются одним из элементов текущих издержек производства и включаются в себестоимость продукции (работ, услуг). Износ отображает старение действующих фондов, а амортизация представляет собой целевое накопление средств и их последующее применение для возмещения изношенных основных фондов. Способы начисления амортизации: линейный; метод уменьшаемого остатка; метод списания стоимости по сумме чисел лет срока полезного использования; метод списания стоимости пропорционально объему продукции (работ).[9]

Прочие затраты.

В составе себестоимости продукции (работ, услуг) прочие затраты— это налоги, сборы, отчисления в специальные внебюджетные фонды, которые производятся в соответствии с установленным законодательством порядком, платежи за предельно допустимые выбросы (сбросы загрязняющих веществ), обязательное страхование имущества организации, а также отдельных категорий работников, которые заняты в производстве соответственных видов продукции (работ, услуг), награды, платежи по кредитам, оплата работ по сертификации продукции, затраты на командировки по установленным

законодательством нормам, подъемные, плата сторонним предприятиям за пожарную и сторожевую охрану, подготовку и переподготовку кадров. [9]

В основе определения общей сметы расходов на производство продукции предприятия лежит классификация по экономическим элементам. Классификация затрат расходов по статьям калькуляции, используется при расчете себестоимости единицы продукции для того, чтобы определить, какие расходы несет предприятие на производство одной единицы продукции. Необходимость данной классификации обусловлена тем, что расчет себестоимости по элементам затрат не позволяет учитывать, где и в связи с чем совершены затраты, а также их характер. В это же время определение затрат по калькуляции как способ их систематизации относительно конкретной единицы продукции позволяет отследить всякую составляющую себестоимости продукции (работ, услуг) на каждом уровне. Данная классификация состоит из следующих затрат:[10]

- сырье и материалы;
- возвратные отходы (вычитаются);
- покупные изделия, полуфабрикаты и услуги производственного характера сторонних предприятий и организаций;
- топливо и энергия на технологические цели;
- затраты на основную заработную плату производственных рабочих;
- дополнительная заработная плата производственных рабочих;
- расходы на подготовку и освоение производства;
- расходы на содержание и эксплуатацию оборудования;
- общепроизводственные расходы;
- общехозяйственные расходы;
- потери от брака;
- внепроизводственные расходы.

По статьям расходов происходит деление затрат по производственному назначению, месту возникновения в процессе производства и реализации продукции. [11]

По функциональной роли в формировании себестоимости продукции различают основные и накладные издержки.

Основные издержки непосредственно связаны с технологическим процессом оказания услуг. Это расходы на сырье, материалы (основные), технологические топливо и энергию, основная заработная плата производственных рабочих. К накладным издержкам относятся затраты, связанные с созданием необходимых условий для функционирования производства, с его организацией, управлением, обслуживанием. Накладными являются общепроизводственные, общехозяйственные, внепроизводственные расходы. [12]

По способу отнесения затрат на себестоимость продукции выделяются прямые и косвенные издержки.

Прямые издержки непосредственно связаны с оказанием конкретных видов услуг и по утвержденным нормам относятся на их себестоимость (сырье, материалы, топливо, энергия). Косвенные издержки обусловлены оказанием различных видов услуг и включаются в себестоимость пропорционально показателю, установленному отраслевой инструкцией по планированию себестоимости. К ним относятся расходы на содержание и эксплуатацию оборудования, общепроизводственные, общехозяйственные и другие расходы.

По степени зависимости от изменения объема производства затраты делятся на условно-переменные (пропорциональные) и условно-постоянные (непропорциональные). [13]

Затраты, сумма которых зависит непосредственно от изменения объема производства (заработная плата производственных рабочих, затраты на сырье, материалы и тому подобное) - условно-переменные (пропорциональные). [14]

Затраты, абсолютная величина которых при изменении объема производства не изменяется или изменяется незначительно (заработная плата

управленческого персонала, амортизация зданий, топливо для отопления, энергия на освещение помещений) - условно-постоянные (непропорциональные).

Постоянные (непропорциональные) издержки подразделяют на два вида:

— стартовые – та часть постоянных издержек, которые появляются с восстановлением производства и реализации продукции;

— остаточные – та часть постоянных издержек, которые продолжает нести предприятие, несмотря на то, что производство и реализация продукции на какое-то время полностью остановлены.

Сумма постоянных и переменных издержек составляет валовые издержки предприятия.

По степени однородности затрат расходы делятся на элементные и комплексные. К элементным (однородным) относятся расходы, которые нельзя расчленить на составные части (затраты на сырье, основные материалы, амортизация основных фондов). Комплексными называются статьи затрат, состоящие из нескольких однородных затрат (расходы на содержание и эксплуатацию оборудования, общепроизводственные, общехозяйственные, внепроизводственные расходы).

В зависимости от времени возникновения и отнесения на себестоимость продукции затраты могут быть текущими, будущих периодов и предстоящими.

Текущие возникают большей частью в данном периоде и относятся на себестоимость продукции этого периода. Предстоящие затраты – это еще не возникшие затраты, на них резервируют средства в сметно-нормализованном порядке. Расходы будущих периодов производятся на данном отрезке времени, но относятся на себестоимость продукции последующих периодов в определенной части. [15]

В зависимости от полноты охвата калькуляционных статей расходов на промышленных предприятиях различают следующие виды себестоимости: цеховую, производственную (фабрично-заводскую), полную.

— цеховая себестоимость продукции формируется из затрат цехов, участков, в частности амортизация цехового оборудования, прямые материальные затраты на производство продукции, расходы по содержанию и использованию цехового оборудования, заработная плата основных производственных рабочих цеха, социальные отчисления, общецеховые расходы;

— производственная (фабрично-заводская) себестоимость складывается из всех затрат предприятия, которые связаны с процессом производства и управления предприятием (цеховая себестоимость, административно-управленческие и общехозяйственные расходы, затраты вспомогательного производства);

— в полную себестоимость входят затраты на производство и затраты, связанные с реализацией продукции, себестоимость и внепроизводственные расходы.

Кроме этого, различают плановую и фактическую себестоимость. Плановая себестоимость определяется в начале планируемого года исходя из плановых норм расходов и иных плановых показателей на этот период. Фактическая себестоимость определяется в конце отчетного периода на основании данных бухгалтерского учета о фактических затратах на производство.[16]

1.2 Факторы, формирующие затраты

Величина себестоимости транспортных услуг формируется под влиянием вполне определенных экономических и других факторов. Факторы – это элементы, причины, оказывающие влияние на данный показатель или на ряд показателей. В данном понимании экономические факторы носят объективный характер. Отличие понятий «показатель» и «фактор» условно, потому что почти каждый показатель может рассматриваться как фактор другого показателя. [18]

От объективно определенных факторов надо отличать субъективные пути влияния на показатели, то есть потенциальные организационно-технические

мероприятия, с помощью которых можно оказывать влияние на факторы, определяющие данный показатель.

Классифицироваться факторов возможна по различным признакам. Так, факторы могут быть общими, то есть оказывающими влияние на ряд показателей, или частными, характерными для данного показателя. Обобщающий характер многих факторов объясняется связью и взаимной обусловленностью, которые имеются между отдельными показателями. [19]

Исходя из задач эффективного использования бюджетных средств предприятия немаловажное значение имеет классификация факторов, разделение их на внутренние (которые, в свою очередь, подразделяются на основные и не основные) и внешние. Внутренними основными называются факторы, определяющие итоги работы компании. Внутренние не основные факторы напрямую связаны с сущностью анализируемого показателя: структурные сдвиги в составе продукции (в нашем случае транспортные услуги), нарушение хозяйственной и технологической дисциплины. Внешние факторы не зависят от деятельности производственного коллектива, но количественно обуславливают уровень применения производственных и финансовых ресурсов данной компании. Необходимо отметить, например, социальные факторы могут быть зависимы от деятельности производственного коллектива, так как они входят в планирование социального развития компании. [19]

Ценность комплексной классификации факторов заключается в том, что на ее основе возможно моделировать хозяйственную деятельность, выполнять комплексный анализ и поиск внутрихозяйственных резервов с целью увеличения эффективности производства.

Основой факторной системы хозяйственной деятельности предприятия является общая блок-схема формирования основных групп показателей, то есть блок-схема формирования доходной и расходной части бюджета предприятия и показателей, оказывающих влияние на формирование.

Факторами, влияющими на расход денежных средств по статье «Топливо и ГСМ» будут факторы, влияющие, прежде всего, на расход топлива и ГСМ в натуральных единицах измерения:

- расход топлива на прогрев двигателя в зимнее время года;
- величина пробегов техники при выполнении работ у заказчика;
- количество часов работы верхнего оборудования за рабочую смену у заказчика;
- холостые пробеги.

Факторами, влияющими на затраты денежных средств по статье «Заработная плата» и «Отчисления с заработной платы» являются:

- численность работников предприятия;
- средняя заработная плата работников;
- фонд заработной платы.

Основным фактором, влияющим на статью «Автошины» будет пробег автомобилей на линии при работе с заказчиком техники.

Потребление и расчет необходимых финансовых ресурсов по статье «Запасные части» напрямую зависит от таких факторов, как:

- объем оказываемых транспортных услуг в натуральных показателях;
- пробег подвижного состава;
- количество подвижного состава и его возрастной структуры.

Нужно выяснить по какой причине произошло повышение себестоимости предоставленных транспортных услуг, по причине перевыполнения плана транспортных услуг или по другим причинам не связанным с ростом выпуска продукции. Для этого проведем анализ затрат на производство продукции.

1.3 Анализ эффективности затрат на производство продукции на предприятии

Общество с ограниченной ответственностью «Авто Гранд» создано и действует в целях извлечения прибыли посредством осуществления предпринимательской деятельности. Основными видами деятельности

являются: оказание транспортных и сервисных услуг в северных регионах Томской области.

Анализ затрат на оказание услуг играет важную роль в улучшении работы автотранспортного предприятия (АТП). Изучение себестоимости продукции является значимым, так как себестоимость играет роль важнейшего качественного показателя, характеризующего экономическую эффективность производства, и только на основе его полного анализа можно выявить резервы и определить пути повышения конечных результатов при наименьших финансовых, материальных и трудовых затратах. [21]

Задачи анализа себестоимости заключаются:

Во-первых, в оценке или определении величины затрат по конкретным продуктам, услугам или подразделениям предприятия.

Во-вторых, в управлении стоимостью продукции, на основе верных данных о себестоимости продукции и применение их для принятия решений по таким вопросам, как состав продукции, технология производства, назначение цены.

В-третьих, в анализе затрат, изучении данных о затратах, представлении их в виде информации, пригодной для управленческого планирования и контроля, принятия решений краткосрочного и долгосрочного действия.

Анализ себестоимости в основном призван обеспечивать нужной информацией управленческий персонал предприятия, который отвечает за планирование, за проведение контроля по хозяйственным операциям и принятия всевозможных административных решений. Анализ себестоимости направлен на раскрытие потенциала роста результативности использования материальных, трудовых и денежных ресурсов в процессе производства, снабжения и сбыта продукции. Анализ себестоимости продукции призван обеспечивать информацией, которая необходима для управленческих целей, нахождения показателей эффективности, принятия стратегических решений по ценообразованию, состава продукции, технологического процесса, разработки

изделий. Руководствуясь анализом, специалисты принимают тактические решения. [22]

Для установления размера затрат на предприятии необходимо подробно проанализировать состав и структуру каждой статьи себестоимости в натуральном и денежном выражении, выделить более весомые и быстрорастущие статьи, после чего следует проанализировать возможность их сокращения без ущерба для производства.

Статья «Материалы» - отображает использование денежных средств, для приобретения и использования различных материалов, которые применяются при ремонте основных средств предприятия, то есть при ремонте подвижного состава, зданий и сооружений.

Статья «Запасные части» – отражает использование денежных средств, для приобретения и потребления запасных частей, необходимых при ремонте и своевременном ТО подвижного состава предприятия. Потребление и расчет необходимых финансовых ресурсов по этой статье напрямую зависит от объема оказываемых транспортных услуг в натуральных показателях, пробега подвижного состава, количества подвижного состава и его возрастной структуры.

Статья «Автошины» – показывает расход денежных средств на автошины для подвижного состава и напрямую зависит от структуры автопарка, пробега автотранспортных средств.

Статья «Топливо и ГСМ» – отражает затраты денежных средств предприятия на топливо и ГСМ, которые необходимы для выполнения договорных, производственных обязательств перед заказчиками автотехники.

Статья «Заработная плата» – отражает денежные затраты компании, необходимые для оплаты труда сотрудников. Данная статья является самой емкой в финансовом выражении.

Статья «Отчисления на социальные нужды» – отражает расход денежных средств предприятия на уплату налогов государству (различным государственным фондам)

Статья «Арендная плата» – отражает сумму арендных платежей предприятия, все основные средства предприятия находятся в долгосрочной аренде.

Статья «Прочие собственные расходы» – состоит из нескольких подразделов:

- расходы на тепло- и электроэнергию;
- расходы на пользование связью;
- расходы на коммунальные услуги (вода и стоки);
- расходы на обучение персонала;
- расходы, связанные с соблюдением норм техники безопасности и безопасности дорожного движения;
- расходы на оплату льготного отпуска работникам предприятия;
- расходы на услуги прочих подрядчиков выполняющих различные пуско-наладочные и ремонтные работы для предприятия;
- расходы на покупку различного рода лицензий;
- расходы на оплату услуг по ведению бухгалтерского учета на предприятии.

Статья «Налоги в себестоимости» – отражает расходы предприятия связанные с выплатой транспортных налогов и затраты связанные с уплатой денежных средств за загрязнение окружающей среды.

Анализ себестоимости транспортных услуг позволяет выяснить тенденции изменения себестоимости единицы транспортных услуг, выполнение плана по ее уровню, определить влияние различных факторов на ее прирост, установить резервы и дать оценку работы предприятия по использованию возможностей снижения себестоимости продукции. [23]

1.4 Выявление резервов снижения затрат на производство продукции на предприятии

Экономическая сущность резервов повышения эффективности производства ООО «Авто Гранд» состоит в наиболее полном и рациональном

оказании транспортных услуг при наименьших затратах на единицу продукции. Целью работы предприятия является достижение определенного уровня в денежном выражении.

Важное значение в анализе хозяйственной деятельности имеет группировка резервов по трем основным моментам:

- Основные производственные показатели;
- Трудовые ресурсы;
- Материальные ресурсы.

Классификация резервов возможна по разным признакам, но любая классификация должна облегчать поиск резервов. Рассмотрим признак классификации резервов – по источникам повышения эффективности производства, которые сводятся к трем основным группам (простым моментам процесса труда): целесообразная деятельность или сам труд, предмет труда и средства труда. Так, в процессе производства следует различать: материальные факторы, или средства производства, и личный фактор, или рабочую силу.

Резервы – это еще неиспользованный потенциал повышения производства, улучшение его качественных показателей. Различают внешние и внутрипроизводственные резервы. Использование внешних резервов, безусловно, сказывается на уровне экономических показателей предприятия, но основным источником экономии на предприятии, как правило, являются внутрипроизводственные резервы.

Группируют резервы по тем итоговым результатам деятельности предприятия, на которые эти резервы действуют. Различают следующие резервы: повышение объема продукции (увеличение объема оказания транспортных услуг); снижение себестоимости транспортных услуг по элементам затрат, или по статьям затрат и так далее. По признаку срока использования резервы подразделяются на текущие (будут осуществляться в течение текущего года) и перспективные (которые могут быть реализованы в более отдаленном будущем, например, в течение пяти лет).

В настоящее время, в условиях рыночной экономики и неустойчивости финансового состояния государства наиболее эффективно выявление текущих внутрипроизводственных резервов и реализация их в течение текущего года. На данном объекте исследования дипломного проекта поиск и реализация резервов экономически выгодней проводить в направлении снижения себестоимости транспортных услуг по статьям затрат.

Чтобы получить наиболее финансово выгодный результат деятельности предприятия, поиск и реализацию резервов снижения затрат на оказание услуг, следует проводить по крупным бюджетообразующим статьям, таким как "Топливо и ГСМ", "Заработная плата", "Запасные части", "Автошины". Так как даже небольшое снижение расходов составят значительную экономию бюджета предприятия, что скажется на чистом финансовом результате деятельности в сторону его увеличения абсолютного значения.

Затраты по статье «Топливо и ГСМ» возможно сократить при ослаблении факторов действующих на нее. А именно за счет контроля несанкционированного слива топлива; оптимизации маршрутизации, результатом чего будет являться сокращение пробега по рейсу; непрерывного контроля параметров транспорта (скорость, пробег, расход топлива, местоположение транспорта); соблюдения регламентов технического обслуживания транспорта.

Затраты по статье «Заработная плата» возможно снизить – сократив персонал работающих до величины, соответствующей работающему, а не наличному парку техники, или же уменьшив заработную плату. Дополнительным положительным следствием, сокращения расходов по этой статье, явится уменьшение налогов, начисляемым на фонд оплаты труда, то есть сокращение затрат по статье «Отчисления на социальные нужды». Вместе с тем практическое решение этого вопроса не выглядит простым, отчасти это связано с психологическими факторами.

Снижение затрат по статье «Запасные части» фактически связано с уменьшением влияния таких факторов, как пробег автомобилей на линии,

возрастной структурой парка техники.

Затраты на «Автошины» напрямую зависят от пробегов техники, то есть чем больше пробеги тем сильнее износ колес, тем чаще необходимо закупать автошины.

На основании вышесказанного можно провести оценку снижения затрат на топливо, заработную плату с отчислениями и автошины. Для этого необходимо разработать мероприятия направленные на снижение влияния вышеперечисленных факторов на эти статьи затрат.

Одним из важных резервов регулирования деятельности предприятия является эффективное управление товарно-материальными запасами. Оно позволяет:

- уменьшить производственные потери, связанные с дефицитом материалов.

- свести к минимуму излишки товарно - материальных ценностей, которые увеличивают стоимость операций и замораживают дефицитные денежные средства: снизить риск старения и порчи товаров, а также затраты на хранение производственных запасов.

С целью повышения эффективности управления запасами ТМЦ, необходимо предусматривать по согласованию с поставщиками экономически обоснованные материалы и партии поставок. Осуществлять заказ фиксированными партиями в рассчитанные моменты времени.

Немаловажное значение для предприятия имеют производственные запасы, контроль за состоянием, сокращением материалоемкости выполняемых работ, совершенствование материально-технического снабжения.

По результатам анализа отдельных материальных ресурсов выявляют конкретные резервы, к ним относятся:

- в сфере производства – рациональная организация производственного процесса, снижение материалоемкости, увеличение объемов услуг без привлечения дополнительных оборотных средств;

— в сфере снабжения – сокращение времени пребывания материалов в пути, за счет выбора более близких источников снабжения; снижение производственных запасов, за счет уменьшения сверхнормативных и ненужных предприятию запасов; улучшения нормирования оборотных средств.

Экономия ГСМ на автомобильном транспорте является одной из наиболее важных мер повышения эффективности транспортного процесса.

Проблему уменьшения расхода топлива решают на предприятии путем регулирования норм расхода за счет совершенствования эксплуатационных факторов. ГСМ списывается на себестоимость по реальному расходу, но для целей налогообложения не больше норм, ратифицированных для некоторых марок автомашин. Размер этих норм зависит от:

- марки автотранспортного средства;
- времени года, в которое происходит эксплуатация автомобиля;
- рельефа местности, в которой происходит эксплуатация автомобиля и др.

Существует несколько вариантов нормирования расходов топлива. Применение норм расхода топливно-смазочных материалов на автомобильном транспорте, утвержденных Департаментом автомобильного транспорта - один из наиболее распространенных вариантов.

Каждый автомобиль расходует топливо очень индивидуально – расход топлива зависит от состояния движущихся частей машины, ее технической годности, тяжести груза, габаритов кузова, срока эксплуатации и многих других факторов. Значительное влияние на расход топлива оказывают квалификация водителя и погодные условия. Поэтому нормы расхода топлива могут самостоятельно устанавливать каждое предприятие для своих автомашин. [24]

На автотранспортном предприятии нормирование расхода топлива необходимо, прежде всего, для снижения себестоимости автоуслуг и повышения его конкурентоспособности.

При анализе ведомости учета расхода топлива по автоколоннам, по отдельным видам техники можно наблюдать регулярный «перерасход», а по

некоторым видам техники стабильную экономию. Предприятию будет целесообразно пересмотреть использование норм расхода топлива и отдать предпочтение наиболее оптимальному варианту с использованием нормированного коэффициента. При эксплуатации автомобиля в течение года в одних и тех же условиях, изменение нормированного коэффициента совершается лишь при смене времени года, переходе с зимних норм расхода топлива на летнее и обратно.

Для того чтобы систематизировать выявленные резервы произведем оценку резервов снижения затрат работы предприятия (Таблица 1.4.1.).

Таблица 1.4.1 Резервы снижения затрат на предприятии ООО «Авто Гранд»

Резервы	Возможные мероприятия
Коэффициент использования парка (КИП)	- Составление договорных обязательств
Себестоимость 1 машино-часа	-Снижение основных затрат
Доходная ставка 1 машино-часа	- Исследование рынка
Сокращение складского хозяйства	- Сбыт неликвидных запасных частей и материалов
	- Выбор поставщиков запасных частей и материалов
Заработная плата	- Сокращение численности персонала
	- Уменьшение заработной платы
ГСМ	- Рационализация маршрутов
Автошины	- Сокращение холостых пробегов с учетом оптимальных маршрутов перевозок
Запасные части, материалы	- Модернизация техники
	- Обновление парка

На основании всего вышесказанного будет целесообразно разработать мероприятия по совершенствованию управления затратами.

2 Техничко – экономическая характеристика ООО «Авто Гранд»

2.1 Месторасположение, географические и отраслевые особенности предприятия

Полное наименование Общество с ограниченной ответственностью «Авто Гранд» (сокращенно ООО «Авто Гранд»). Юридический адрес 636615, Томская область, г. Кедровый, 2 микрорайон, д. 3. Фактически общество располагается в промышленной зоне г. Стрежевого Томской области.

Общество с ограниченной ответственностью «Авто Гранд» зарегистрировано в 2010 году с количеством специальной промысловой техники 284 единицы и числом рабочих 714 человек.

Общество осуществляет свою деятельность на основании действующих федеральных законов и иных правовых актов, а также в соответствии с Уставом, решениями органов управления, принятыми в пределах их компетенции и в порядке, предусмотренном законом и Уставом.

ООО «Авто Гранд» имеет все необходимые лицензии на право ведения деятельности в области предоставления услуг в сфере автотранспортных перевозок, так как деятельность любого автотранспортного предприятия попадает под лицензирование согласно законодательству Российской Федерации.

Для осуществления своей деятельности основные средства предприятие берет в аренду.

Источниками финансирования, в том числе финансовых ресурсов предприятия, являются: прибыль (доходы), получаемые от реализации продукции, работ, услуг и другой хозяйственной деятельности; кредиты и пр.

ООО «Авто Гранд» является предприятием, предоставляющим автотранспортные услуги по перевозке грузов и пассажиров в основном для ОАО «Томскнефть» ВНК, а также для муниципальных предприятий г. Кедрового и города Стрежевого. Для ООО «Авто Гранд» (и его конкурентов) наиболее «лакомым куском» являются именно предприятия нефтедобычи, так

как они имеют живые деньги, в то время как предприятия сервисного блока не отличаются высокой платежеспособностью. Основными направлениями в предоставлении автотранспортных услуг являются перевозки рабочих вахт, как автобусами междугородного сообщения, так и вседорожной техникой. Также предоставляются легковые служебные автомобили (как с водителями, так и без них) для обслуживания инженерно-технического персонала компании. Кроме того, предприятие оказывает автотранспортные услуги всем Муниципальным учреждениям города Кедрового.

Основной особенностью местной среды города Кедрового и Стрежевого является климат. Ввиду того, что район приравнен к районам Крайнего Севера весь производственный цикл строится с учетом этого фактора: специализированное оборудование, ГСМ ориентированные на использование в районах Крайнего Севера, специальные выплаты работникам, так называемые «районные» и «северные» коэффициенты, увеличивающие в 1,5 раза тарифную часть заработной платы и т.п. Также используются ускоренные коэффициенты амортизации технологического оборудования и транспорта, что приводит к необходимости в более частой замене и профилактики, что естественно увеличивает расходы предприятий эксплуатирующих данное оборудование. Численность работников предприятия участвующих как непосредственно в процессе оказания автотранспортных услуг, так и в подготовке и обслуживании техники, с учетом руководящего состава, находится в пределах 1191 человека.

ООО «Авто Гранд» оказывает полный комплекс автотранспортных услуг, от доставки рабочих вахт к месту работы до предоставления специальной техники, что позволяет находиться предприятию в выгодном положении, практически всегда имея полный портфель заказов.

Между ООО «Авто Гранд» и другими автотранспортными предприятиями, такими как ООО «АвтоДорСервис», ООО «Управление технологического транспорта № 2», ООО «Стрежевское автотранспортное предприятие» существует конкуренция и основными методами борьбы с ней являются:

- понижение цен;
- высокое качество оказываемых услуг
- качественное обслуживание клиентов

Главным нормативным актом, который регулирует деятельность организаций автомобильного транспорта, а также предприятий, пользующихся услугами автомобильного транспорта, является Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" [25]. Для всех автотранспортных предприятий и организаций данный Устав обязателен, так как он регламентирует наиболее важные и основные вопросы автомобильных перевозок.

Устав автомобильного транспорта предусматривает оказание транспортных услуг на основании договоров и разовых заявок. Заявка на технику представляет собой мини-договор, так как в ней оговаривается: тип подвижного состава, вид работ, объем, маршрут. Заявка лежит в основе оперативного сменно-суточного планирования работы подвижного состава. ООО «Авто Гранд» имеет право отказать в удовлетворении заявки или уменьшить среднесписочную подачу автотранспорта, если заказчиком нарушено одно из условий договора: заявка подана с опозданием, если не подготовлены подъездные пути, если фактическая масса транспортного средства больше разрешенной для данной ледовой переправы или автозимника и др.

Согласно Устава автомобильного транспорта, его владелец (арендатор) обязан осуществлять контроль за работой техники на линии, то есть у заказчика, в связи с чем инженерно-техническими работниками ООО «Авто Гранд» (служба безопасности движения и служба эксплуатации) регулярно проверяются:

- соблюдение водителями правил дорожного движения;
- эффективность использования транспорта;
- проверка состояния дорожных условий;

- контроль за своевременным возвращением транспорта в гараж.

2.2 Виды деятельности, осуществляемые ООО «Авто Гранд»

ООО «Авто Гранд» создано и действует в целях извлечения прибыли посредством осуществления предпринимательской деятельности. Клиенты могут воспользоваться основными и дополнительными услугами:

Стандартные услуги:

- Грузовые перевозки
- Перевозка опасных грузов (ГСМ).
- Пассажирские перевозки
- Вахтовые (для обеспечения перевозок вахт предприятий с удаленным месторасположением объектов производства).

Предоставление служебного автотранспорта:

- Легкового;
- Легкового, повышенной проходимости.

Предоставление транспорта для выполнения технологических операций:

- Грузоподъемные механизмы;
- Техника для строительства дорог.
- Предоставление автотранспорта муниципальным предприятиям города Стрежевого и города Кедрового томской области.

Заказчиком услуг организации может стать каждый желающий. Потенциальный клиент заключает договор с предприятием, оговаривает в нем тип и объем услуг.

Услуги, оказываемые компанией, предоставляются как на основании заключенного договора по каждому типу услуг в отдельности, так и по разовым заявкам с оплатой по факту выполненных работ.

Между ООО «Авто Гранд» и заказчиками заключается договор на транспортное обслуживание, в котором предусматриваются такие условия как:

- объем работ, предоставленный заказчиком;
- маршруты перевозок;
- виды и марки необходимой автотехники;
- условия и режим работы автотранспорта;
- охрана и безопасность;
- правильность и своевременность заполнения путевых листов;
- своевременная оплата за оказанные услуги;
- ответственность сторон за нарушение договорных обязательств.

Обычно договор заключается сроком на один год с последующим продлением или перезаключением. Соглашение предусматривает взаимные обязательства сторон. Совокупность обязанностей сторон (ООО «Авто Гранд» и сторон) должна быть основана на своевременном и качественном выполнении транспортных услуг с минимальными затратами ресурсов. Обязательства сторон должны быть сформулированы таким образом, чтобы можно было четко оценить их эффективность. Обязанности должны отражать: разделение труда между сторонами, необходимость создания благоприятных условий работы, требования национальных и отраслевых нормативных документов.

При оказании автотранспортных услуг компания руководствуется действующими нормативами в области автомобильного транспорта (Устав Автомобильного Транспорта).

Зона обслуживания:

Предприятие имеет возможность осуществления автотранспортных перевозок не только в пределах региона, но и по всей территории Российской Федерации.

2.3 Основные технико-экономические показатели ООО «Авто Гранд» за период 2014 – 2015 годов

Рассмотрим сложившуюся организацию транспортного обслуживания, опираясь на данные в предыдущих главах.

В 2015 году ООО «Авто Гранд» было заключено 34 договора на транспортное обслуживание. Все договорные обязательства выполнены на 100 %. Объем оказанных услуг составил 1536,2 тысяч машино-часов, или 602282,8 тысяч рублей.

По данному предприятию за период наблюдается превышение сметы затрат на сумму 350,9 тысяч рублей или 0,7 %, однако, фактическая себестоимость 1-го машино-часа снижена на 12,24 руб.

Максимальный перерасход по статье «Топливо и ГСМ» в размере $(91432,8 - 89910,0) = 1522,8$ тысяч рублей или 1,7 % $(1522,8 / 89910,0)$. Перерасход по статье «Автошины» составил $(7376,0 - 7302,5) = 73,5$ тысяч рублей или 1,01 % $(73,5 / 7302,5)$, это произошло за счет изменения пробега автотранспортных средств. На статью «Материалы» вместо запланированных 3346,0 тысяч рублей было затрачено 3854,9 тысяч рублей, перерасход составляет 508,9 тысяч рублей или 15,2 % $(508,9 / 3346,0)$ от плана. Также перерасход наблюдается и по статье «Запасные части» и равен 274,0 тысяч рублей $(47895,4 - 47621,4)$ или 0,58 % $(274,0 / 47621,4)$. Необходимо учесть, что на эффективность транспортных услуг влияет количественный и качественный состав техники. В данный промежуток времени, взятая в аренду техника, старая (в эксплуатации находится более 8 лет), следовательно, повышается расход материалов на каждую единицу данной группы техники на 20%. Снизить затраты по данным статьям позволит снижение доли устаревшей техники в эксплуатации. А также перерасход денежных средств по данным статьям произошел в связи с увеличением объема оказанных транспортных услуг.

В ООО «Авто Гранд» вместо запланированных 24742,1 тысяч рублей работникам выплачено 24933,1 тысяч рублей, что составляет 0,1 % $(191,0 / 24742,1)$ от плана. По статье «Заработная плата» наблюдается перерасход денежных средств на сумму 191,0 тысяч рублей из-за изменения фонда заработной платы и численности персонала.

Следовательно, по статье «Отчисления с заработной платы» так же произошло увеличение на $(7479,9-7422,6) = 57,3$ тысячу рублей или $(57,3/7422,6) = 0,1 \%$.

За счет изменения водоснабжения, длительного периода низких температур увеличилось потребление электро- и теплоэнергии. Это повлекло за собой перерасход денежных средств по статье «Прочие расходы», он составил $(148860,7-148696,8) = 163,9$ тысячи рублей или $(163,9/148696,8) = 0,1 \%$ от плановой величины.

Увеличение произошло и по статье «Налоги в себестоимости» на $(6396,0-6035,7) = 360,3$ тыс. руб. или $5,97 \%$. $(360,3/6035,7)$.

Только по статье «Арендная плата» наблюдается экономия в размере $(15211,3-18012,1) = 2800,8$ тысяч рублей или $(2800,8/18012,1) = 15,2 \%$.

Из Таблицы 2.3.1 видим, что сумма постоянных издержек снизилась на 2028,3 тысяч рублей $(202881,0-204909,3)$, что составило $0,48 \%$ $(2028,3/204909,3*100)$, а переменных издержек увеличилась на 2379,2 тысяч рублей $(150559,1-148179,9)$ или на $1,61 \%$ $(2379,2/148179,9*100)$ от плана. В постоянных затратах по всем статьям сложился перерасход, кроме статьи «Арендная плата». В переменных затратах так же по всем статьям произошел перерасход за счет увеличения объема услуг.

Таблица 2.3.1 Структура затрат на выполненные услуги в ООО «Авто Гранд» 2015 году

Элемент затрат	Сумма, тыс. руб.			Структура затрат, %		
	план	факт	отклонение	план	факт	отклонение
1	2	3	4	5	6	7
Переменные затраты						
Материалы	3346,0	3854,9	+508,9	0,6	0,67	+0,07
Запасные части	47621,4	47895,4	+274,0	8,37	8,48	+0,11
Автошины	7302,5	7376,0	+73,5	1,28	1,3	0,02
Топливо, ГСМ	89910,0	91432,8	+1522,8	15,81	16,06	+0,25

Продолжение Таблицы 2.3.1

Элемент затрат	Сумма, тыс. руб.			Структура затрат, %		
	план	факт	отклонение	план	факт	отклонение
Итого переменных затрат	148179,9	150559,1	+2379,2	26,06	26,5	+0,44
Постоянные расходы						
Заработная плата	24742,1	24933,1	+191,0	33,47	33,48	+0,01
Отчисления с зар. платы	7422,6	7479,9	+57,4	10,11	10,12	+0,01
Арендная плата	18012,1	15211,3	-2800,8	3,13	2,67	-0,46
Прочие расходы	148696,8	148860,7	+163,9	26,14	26,15	+0,01
Налоги в себестоимости	6035,7	6396,0	+360,3	1,1	1,12	0,02
Итого постоянных расходов	204909,3	202881,0	-2028,3	73,96	73,5	-0,46
Всего затрат на производство продукции	353089,2	353440,1	+350,9	100	100	100

Как показывает анализ, даже незначительный перерасход денежных средств по данным статьям затрат возможно приведет к росту цены на транспортные услуги, отрицательному финансовому итогу за отчетный период и как, следствие использование дополнительных денежных средств на покрытие этого финансового результата.

Определение рационализации использования бюджетных средств организации – это, в первую очередь, недопущение перерасхода денежных средств при образовании фактической себестоимости автотранспортных услуг в ходе текущей хозяйственной деятельности организации, то есть рациональное управление расходной частью бюджета. А еще поиск и реализация внутренних финансовых резервов организации, для получения дополнительной прибыли и более эффективного использования бюджета компании. [29]

Анализ технико – экономических показателей предприятия необходим для последующего повышения организационно – технического уровня.

Решающим фактором стабильной работы компании является техническое состояние подвижного состава, его работа оценивается системой технико-эксплуатационных показателей, характеризующих количество и качество выполняемой работы. [30]

Основные технико-экономические показатели работы ООО «Авто Гранд» за 2014-2015 г. представлены в таблице 2.3.2.

Таблица 2.3.2 Основные технико-экономические показатели работы ООО «Авто Гранд» за период 2014-2015гг.

Показатели	Единицы измерения	2014 год факт	2015 год		Отклонение	
			план	факт	абсолютное	относит.
1	2	3	4	5	6	7
1.Среднесписочное количество техники	д.	701	724	722	-2,0	-0,28
2.КТГ	коэф.	0,77	0,79	0,79	0,0	0,0
3.КИП	коэф.	0,54	0,54	0,53	-0,01	-1,85
4.Объем услуг	тыс.м.ч	1566,1	1503,2	1536,2	+33,0	+2,2
5.Общий пробег	тыс.км	40354,9	41152,3	41266,1	+113,8	+0,28
6.Валовой доход	тыс.руб	596870	599776,5	602282,8	+2506,3	+0,42
7.Доходная ставка 1 маш.часа	руб.	428,79	429,89	418,89	-11,0	-2,56
8.Себестоимость 1 маш.часа	руб.	417,03	418,04	405,80	-12,24	-2,93
9.Расходы - всего	тыс.руб	568500,3	568837,4	569231,1	+393,7	+0,7
10.Среднесписочная численность	чел.	1178	1178	1191	+13	1,1
11.Производительность труда	тыс.руб/ чел	506,7	509,1	505,7	-3,4	+0,67
12.Прибыль от реализации услуг	тыс.руб	28369,7	30939,1	33051,7	+2112,6	+6,83
13.Налог на прибыль	тыс.руб	6808,73	7425,4	7932,4	+507,0	+6,83
14.Чистая прибыль	тыс.руб	25560,97	23513,7	25119,3	+1605,6	+6,83

Из таблицы видно, что за данный период времени основные показатели составили:

- по объёму услуг в машино-часах - 102,2 % (1536,2/1503,2);
- по коэффициенту использования парка (КИП) - 98,1 % (0,53/0,54);
- по валовому доходу - 100,4 % (602282,8/599776,5).

Вследствие потребностей заказчиков и постоянного изменения количества перевозок, фактический общий пробег больше запланированного на 0,28 % (113,8/41152,3), что составляет 113,8 тыс.км.

За счет увеличения продолжительности рабочего дня на линии, в связи с изменением фактического объема работы в ООО «Авто Гранд» произошло перевыполнение объема услуг.

Производительность труда снизилась, ее абсолютное значение составило 3,4 тысяч рублей/чел.

Величины показателей коэффициента использования парка (КИП) и коэффициента технической готовности (КТГ) отражают техническое состояние подвижного состава и возможность его использования для транспортной работы.

КИП показывает степень использования транспортных средств в течение определенного периода (Формула 2.1): [34]

$$\text{КИП} = \frac{\sum D_p}{\sum D_{\text{оо}}} \quad (2.1)$$

где D_p – количество дней транспортного средства в работе;

$D_{\text{об}}$ – количество дней транспортного средства в хозяйстве.

КТГ определяется как отношение количества техники исправных и готовых к эксплуатации транспортных средств к их инвентарному числу (Формула 2.2): [35]

$$\text{КТГ} = \frac{\sum D_{\text{ти}}}{\sum D_{\text{об}}} \quad (2.2)$$

где $D_{\text{ти}}$ – сумма дней пребывания транспортных средств за данный период в исправном состоянии;

$D_{\text{об}}$ – сумма дней пребывания транспортных средств в хозяйстве.

В ООО «Авто Гранд» действует планово-предупредительная система технического обслуживания текущего ремонта подвижного состава, которая обеспечивает стабильное поддержание коэффициента технической готовности. В 2015 году КТГ автомашин не изменился, он составляет 0,79 (Таблица 2.3.2).

Коэффициент использования парка показывает степень использования имеющегося парка для работы на линии. Выполнение плана перевозок находится под угрозой при неполном выпуске подвижного состава на линию, это часто приводит к нарушению режима работы водителя и автомашин, что в свою очередь нарушает график ТО подвижного состава и образует лишние расходы. Соотношение коэффициентов представлено в Таблице 2.3.3.

По данным Таблицы 2.3.3 видно, что в 2015 году по факту КИП меньше плановых значений на 0,01. Исходя из соотношения коэффициента технической готовности и коэффициента использования парка подвижного состава, можно наблюдать понижение показателей, незначительной сохраняется величина разрыва между ними.

Простои техники в ожидании ремонта из-за отсутствия необходимых запчастей, наличие активированных дней, связанных с природно-климатическими условиями, отсутствие работы в результате отказа заказчика от запланированного объема работ, в связи с дефицитом их бюджета на транспортные услуги – все это возможные причины снижения КИП. [36]

Обнаружить вероятности повышения КИП можно при анализе баланса машино-дней (Таблица 2.3.4).

Таблица 2.3.3 Соотношение коэффициента использования парка и коэффициента технической готовности ООО «Авто Гранд»

Показатели	2014г	2015 год		Отклонение от плана	% выполнения
		План	факт		
КИП	0,54	0,54	0,53	-0,01	98,1
КТГ	0,77	0,79	0,79	0,0	100
Соотношение КИП и КТГ	0,70	0,68	0,67	-0,01	98,5

Таблица 2.3.4 Анализ баланса машино-дней ООО «Авто Гранд»

Показатели	2014г	2015 год		Отклонение		% выполнения
		план	факт	абсолютное	относит	
Среднесписочное количество техники	701	724	722	-2	-0,28	99,7
Машино-дни в хозяйстве	260789	264260	263564	-696	-0,26	99,7
Машино-дни в работе	139853	142014	139539	-2475	-1,74	98,3
Машино-дни в простое – всего	120777	122246	124025	+1779	+1,46	101,5
в том числе:						
а) в технически неисправном состоянии	55683	55795	55876	+81	+0,15	100,1
из них: - в ремонте	53148	55795	52978	-2817	-5,05	95,0
- в ожидании ремонта	2535	0	2898	+2898	0	0
б) в исправном состоянии – всего	65094	66451	68149	+1698	+2,55	102,6
из них: - выходные и праздничные	61538	66451	63948	-2503	-3,8	96,2
- отсутствие работы	1980	0	2426	+2426	0	0
- активированные дни	1576	0	1775	+1775	0	0

В 2015 году в сравнении с плановыми показателями количество машино-дней в простое увеличилось на 1,46 %. Наблюдается динамика повышения всех показателей при сравнении двух лет. В связи с отсутствием работ и наличием активированных, праздничных и выходных дней фактический простой техники в исправном состоянии превышает плановые значения на 2.55 %.

Изменение данных показателей себестоимости и доходной ставки представлено в Таблице 2.3.5. Данные технико – экономические показатели работы транспортного предприятия являются крайне значимыми.

Таблица 2.3.5 Темпы роста доходной ставки и себестоимости в 2015 году в ООО «Авто Гранд»

Показатели	1 машино-часа			1 тонны груза		
	план	факт	темп роста, %	план	Факт	темп роста, %
Доходная ставка	429,89	418,89	97,4	36,81	37,11	100,8
Себестоимость	418,04	405,8	97,1	35,78	36,23	101,3

Для реализации производственной деятельности и исполнения договорных обязательств ООО «Авто Гранд» в 2015 году арендовало автотракторную технику по договорам аренды в числе 722 единиц. Средний возраст арендуемого парка составил 10,7 лет. Численность техники увеличилась на 13 единиц, в сравнении с 2014 годом.

Фактически доходная ставка одного машино-часа понижается, но при этом доходная ставка одной тонны груза повысилась, для финансового результата это позитивный факт. Снижение себестоимости одного машино-часа является положительным и говорит о том, что на предприятии происходит экономия материальных и трудовых ресурсов, а также это говорит о наличии ресурсов для повышения объема работ на автомобильном транспорте и для развития производства. Наоборот, увеличение себестоимости одной тонны груза крайне невыгодно для предприятия, так как влечёт за собой лишний расход материальных и трудовых ресурсов.

В отчетном году выполнение плана перевозок по автотранспортному предприятию в процентном отношении к плановым показателям составил: грузооборот 101,0 % , объем перевозок 102,7 %.

3 Оптимизация издержек в компании. Экономическая оценка.

3.1 Разработка мероприятий по совершенствованию управления издержками

Важным направлением в снижении издержек является их планирование. Планирование издержек обращения направлено на ликвидацию излишних расходов, а также на то, чтобы при высоком качестве производства обойтись наименьшими потерями. [37]

Для получения более выгодного в финансовом отношении эффекта деятельности компании требуется разработать мероприятия, нацеленные на снижение производственных издержек.

Таблица 3.1.1 Мероприятия по совершенствованию управления затратами в ООО «Авто Гранд»

Наименование мероприятия	Ожидаемая эффективность	Ответственный за исполнение
1	2	3
1.Рационализация маршрутов техники	-экономия ГСМ -снижение пробегов	Служба эксплуатации
2.Установка электроподогревателей	-экономия ГСМ	ОГМ
3.Сокращение численности персонала	-снижение затрат по заработной плате с отчислениями	ОтиЗП
4.Снижение простоев техники	-повышение КИП	Служба эксплуатации
5.Обновление подвижного состава	-повышение КТТ и КИП -снижение среднего возраста парка -снижение затрат на ремонт и материалы	Производственно-техническая служба
6.Создание отдела маркетинга с учётом вывода предприятия на рынок услуг	-расширение сферы влияния на рынке -составление договорных обязательств	Заместитель по экономике и финансам
7.Сдача в субаренду помещений, не принимающих участие в производственной деятельности	-дополнительный доход предприятия	Заместитель по экономике и финансам

В предыдущей главе было выявлено, что даже небольшое снижение по таким статьям расходов как «Топливо и ГСМ», «Автошины», «Запасные части» в общем, даст значительную экономию денежных средств. Для получения более выгодного финансового результата деятельности компании снижение издержек необходимо производить по данным статьям себестоимости.

Главной причиной увеличения издержек является отсутствие устоявшихся, строгих и оперативных систем контроля за расходованием материальных ресурсов и финансовых средств. Чтобы точно и быстро определить конкретные причины увеличения или уменьшения расходов предприятия, необходимо использовать нормативный метод учета и калькулирования себестоимости. Следует постоянно совершенствовать существующие системные правила. Нормативные затраты - это заранее установленные расходы, которые выступают в качестве показателей, требующих соблюдения. В основе их расчета лежит количество ресурсов, необходимых для эффективного производства, выполнения работ и оказания услуг. [20]

Снижение транспортных расходов имеет прямое и активное влияние на расширенное воспроизводство автомобильного транспорта. Одновременно, снижение затрат означает экономию материальных и трудовых ресурсов, что позволяет использовать высвободившиеся ресурсы, либо непосредственно для увеличения объема автомобильного транспорта или для капитального строительства.

Рационализация маршрутов.

1) На примере грузоперевозок трубы трубовозом на Герасимовское месторождение по заявке ДОМНГ (Рисунок 3.1), выяснилось, что имеет место нерациональное использование маршрутов перевозок. Для того чтобы определить холостые пробеги необходимо проанализировать маршрут грузоперевозок по данному заказчику.

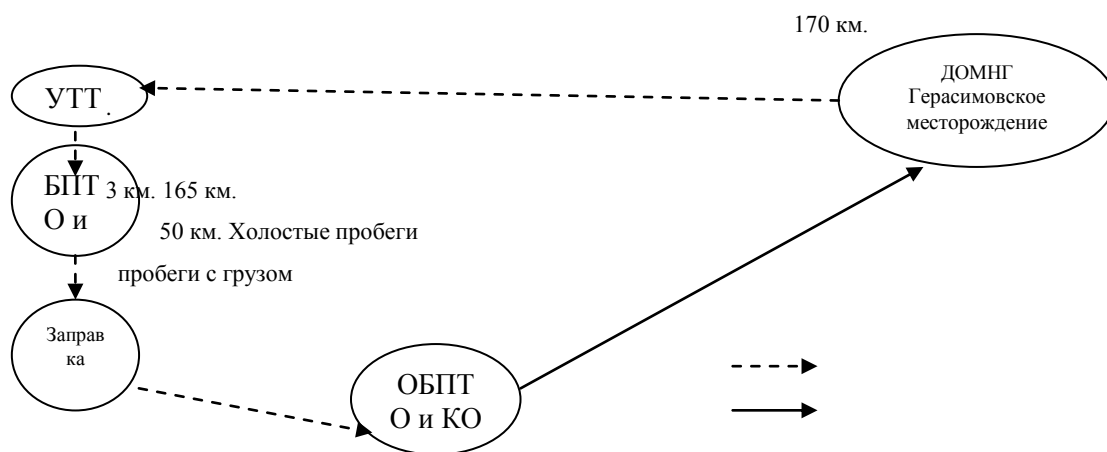


Рисунок 3.1 - Схема маршрута грузоперевозок

На представленной схеме (Рисунок 3.1) видно, что очень большое расстояние холостого пробега занимает, в основном обратный маршрут. Будет целесообразно сократить холостые пробеги совмещением заявок заказчиков. На Лугинецком месторождении скапливается отработанная труба, которая по заявке ЗАО «ССК» вывозится на центральную трубную базу, но заявки поступают в разное время. Необходимо предусмотреть данную ситуацию и согласовать с заказчиками одновременное выполнение заказов. Таким образом, это приведет к экономии затрат на ГСМ.

2) Базировка техники на месторождении, возвращение на базу только на текущий ремонт. Данное мероприятие поможет снизить расстояние холостых пробега, что в свою очередь повлечет снижение затрат на ГСМ и автошины.

Руководствуясь стоимостью каждой марки автошин и общим пробегом по каждой марке согласно сформированному портфелю заказов, определяются затраты по автошинам в расчете на работу каждой единицы техники за один машино-час. Следует отметить, что действующие методики расчета потребности в автошинах не предусматривали учета степени их износа до начала расчетного периода. В данном случае через коэффициент годности автошин, рассчитываемого путем отношения количества установленных автошин по каждой марке к количеству амортизированных, позволяет наиболее

полно и достоверно учесть потребность в автошинах и, таким образом, снизить планируемые затраты по автошинам до оптимальной величины, формула 3.1.

$$K_{годн.} = 1 - (Ш_{изн.} / Ш_{годн.}), \quad (3.1.)$$

где $K_{годн.}$ – коэффициент годности автошин;

$Ш_{изн.}$ – количество изношенных шин по каждой марке;

$Ш_{годн.}$ – количество годных шин по каждой марке.

Потребное количество шин для планируемого периода по каждой марке определяется по формуле 3.2. [22]

$$Ш_{годн.} = A_{сп} * (Ч_{ш} - (Ч_{ш} * K_{годн.})) + (П_{общ.} * Ч_{ш}) / Н_{норм.}, \quad (3.2.)$$

где $Ш_{годн.}$ – необходимое количество шин для планируемого периода по каждой марке;

$A_{сп.}$ – списочное количество автомобилей по каждой марке;

$Ч_{ш}$ – число установленных комплектов автошин на одном автомобиле без учета запасного колеса;

$П_{общ.}$ – общий планируемый пробег автомобилей соответствующей марки, км

$Н_{норм.}$ – нормативный амортизационный пробег (срок службы) комплекта шин, устанавливаемый согласно нормам расхода.

3) Установка предпусковых электрических подогревателей двигателя на автомобили базирующихся на отдаленных месторождениях.

Данное мероприятия, даст возможность останавливать двигатели в особо холодные зимние месяцы, то есть на месторождениях двигатели автомобилей в морозы при температуре ниже 30 градусов по Цельсию работают на холостых оборотах по 12 часов в сутки, подогреватели избавят нас от этой необходимости и помогут снизить расходы на ГСМ.

Сокращение численности персонала.

Для того чтобы разработать мероприятия по снижению расхода средств на заработную плату необходимо проанализировать состав и структуру этой статьи расходов в отчетном периоде. Анализ показал, что средняя заработная плата в отчетном периоде работы в целом по предприятию составляет – 20934,6 руб. на одного работающего, при среднесписочной численности работников – 1191 человек. При этом средняя заработная плата персонала основной деятельности (водителей и рабочих) составила – 20517,7 руб., при среднесписочной численности – 1065 человек. Средняя заработная плата руководителей предприятия – 27179,7 руб., при среднесписочной численности 57 человек, средняя заработная плата за отчетный период по специалистам предприятия составила – 22210,2 руб., при среднесписочной численности работников этой категории – 69 человек. Мероприятия по снижению затрат по этой статье себестоимости могут содержать снижение средней заработной платы и программу снижения численности работающих до минимально необходимой.

Таблица 3.1.2 Анализ статьи себестоимости «Зарботная плата» за отчетный период по ООО «Авто Гранд»

Показатели	Затрат в отчетном периоде, тыс. руб.
1. ФОТ персонала основной деятельности	21851,35
2. ФОТ руководителей	1549,24
3. ФОТ специалистов	1532,5
Всего ФОТ	24933,09

По результатам анализа расходов (Таблица 2.3.1) предприятия за текущий период установлен перерасход средств не связанный с перевыполнением плана оказания транспортных услуг по статье «Зарботная плата» – 191,1 тысяч рублей

Из анализа структуры численности предприятия за отчетный период работы, произошло наращивание численности персонала на 13 человек. В

настоящее время проводимая политика компании определяет, прежде всего, снижение себестоимости производства и оптимизацию численности работающих. Снижение затрат по заработной плате может произойти при реализации мероприятий по выводу из списочного состава численности непрофильных видов деятельности и передача работ по уборке, охране, ремонту зданий и сооружений другим предприятиям посредством заключения договоров с этими предприятиями. Видно, что для поддержания уровня численности на уровне 1178 человек необходимо вывести из состава численности 13 человек. Резерв предприятия, на мой взгляд, скрыт в содержании персонала непрофильных видов деятельности, то есть такие работы как уборка помещений, охрана объектов, косметический ремонт зданий и сооружений может выполняться дешевле другими предприятиями подрядчиками.

4) Снижение простоев техники.

Рациональный анализ выполнения плана по техническому обслуживанию и ремонту автотранспортных средств заключается в выявлении всевозможных недостатков в организации производственных процессов, изучении качественных показатели работы, уровня материально-технического обеспечения рабочей силой, а также запланировать пути ликвидации выявленных неполадок. В текущем году было выделено достаточно средств для полноценного проведения технического обслуживания. Руководство предприятия приняло правильное решение о пополнении запасов запчастей именно для импортной техники, ведь простои происходили из-за отсутствия именно импортных запасных частей.

Улучшение ремонтного обслуживания в связи с оборудованием постов диагностики позволит в более короткие сроки выявить причины отказа или неисправности в работе автомобиля и установить наиболее эффективный способ их устранения: на месте, со снятием узла или агрегата, с полной или частичной разборкой. [24]

Снижение машино-дней в ожидании ремонта положительно скажется на себестоимости транспортных услуг. Для определения влияния данного показателя на затраты воспользуемся формулой 3.3. [27]

$$Q_m = Q_n * 0,1, (3.3.)$$

где Q_m - снижение машино-дней простоя в ожидании ремонта, маш-дни;
 Q_n – общее количество машино-дней простоя в ожидании ремонта, маш-дни;

0,1 - коэффициент снижения.

5) Обновление подвижного состава.

В предыдущих главах было обсуждено влияние на эффективность транспортных услуг для количественного и качественного состава техники. Можно сделать вывод, что в целом имеющиеся автотехники, учитывая износ и автомобили подлежащие списанию достаточно для выполнения плановых показателей. Однако стареющий парк требует больших затрат на ГСМ и выполнение ремонтных работ, в связи с этим предлагается списать 33 старых автомобиля и за вырученные средства приобрести 20 новых, это повлечёт за собой экономию на ремонт и позволит снизить затраты на ГСМ, а также увеличить КИП.

6) Создание отдела маркетинга.

Анализ производственно-экономических показателей выявил, что необходимо увеличить КИП, так как в настоящее время он составляет 0,53, это говорит о том, что техника используется в производстве всего на 53 %. В процессе анализа выяснилось, что это произошло из-за наличия целодневных простоев техники из-за отсутствия объёмов работ.

Из анализа технико-эксплуатационных показателей видно, что КТГ составляет по ООО «Авто Гранд» 0,79, это говорит о том, что в технически исправном состоянии находится 79% техники, а используется только 53% , значит 26 % техники не задействовано в производстве. Следовательно, для того

чтобы исправить данную ситуацию необходимо проводить маркетинговые исследования по изучению рынка – это очень важный момент в условиях рыночной экономики. Маркетинговая работа заключается в изучении рынка, в анализе перевозок и их рентабельности за предшествующие периоды, оценке объемов и структуры неудовлетворительного спроса, а также в изучении и прогнозировании причин и источников роста или падения спроса в будущем.

7) Сдача в субаренду помещений, не принимающих участие в производственной деятельности.

Для снижения затрат по аренде и получения дополнительного дохода предлагается сдать в субаренду те помещения, которые не принимают участие в производственной деятельности.

3.2 Экономический эффект от внедрения мероприятий по оптимизации затрат

1) Экономический эффект от внедрения мероприятий по рационализации маршрутов:

А) При реализации мероприятия базировки техники на месторождениях:

По производственной программе отчетного периода:

— Работа техники на Мыльджинском и Южно-Табаганском месторождениях - 58 ед. техники, из них базируются на месторождении только 46 единиц. Ежедневный холостой пробег одной единицы техники составляет 56 км, всего холостой пробег за год $12 \text{ ед.} \cdot 56 \text{ км} \cdot 12 \cdot 21 = 169,3 \text{ тыс. км}$. Общее время на холостой пробег за год составит $169,3 / 10 = 16,9 \text{ тысяч часов}$, расход топлива на час пробега 0,057 тысяч рублей, отсюда $16,9 \cdot 0,057 = 963,3 \text{ тыс. рублей}$.

— Техника в количестве 25 единиц работающая на Усть-Сильгинском месторождении за смену совершает холостой пробег 25 км каждая. Отсюда получаем пробег в холостом режиме $25 \text{ ед.} \cdot 25 \text{ км} \cdot 21 \cdot 12 = 157,5 \text{ тыс. км}$. Общее время затраченное на холостой пробег за год составит $157,5 / 10 = 15,8 \text{ тыс. ч}$, расход топлива на час пробега 0,057 тысяч рублей, отсюда $15,8 \cdot 0,057 = 900,6 \text{ тыс. рублей}$.

Но для доставки работников к месту работы необходимы два вахтовых автобуса, пробег автобусов будет складываться из $6,3 \text{ тыс. км.} + 14,1 \text{ тыс. км.} = 20,4 \text{ тыс. км.}$ Стоимость автобуса в час составляет 690 руб. Средняя скорость движения 40 км/час, отсюда всего время в движении $20,4 / 40 = 510 \text{ ч.}$ Потребность в денежных средствах на доставку вахты в год $510 \text{ ч} * 690 \text{ руб.} = 351,9 \text{ тысяч рублей.}$

Б) Рационализация маршрутов совмещением заявок заказчиков.

Количество техники выполняемое эти заявки 5 ед., до совмещения заявок (Рисунок 3.1) каждая из них совершала холостой пробег 225 км, пробег в холостом режиме $5 * 225 * 10 * 12 = 135,0 \text{ тысяч рублей}$ Общее время затраченное на холостой пробег за год составит $135,0 / 10 = 13,5 \text{ тысяч рублей,}$ расход топлива на час пробега 0,057 тысяч рублей, отсюда $13,5 * 0,057 = 769,5 \text{ тысяч рублей}$

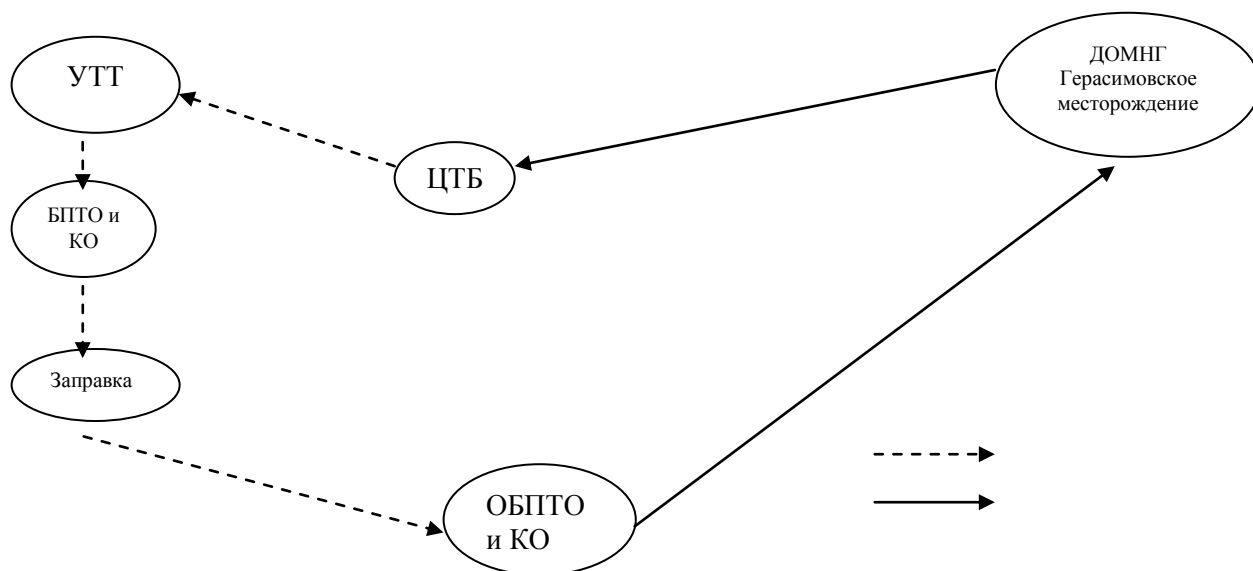


Рисунок 3.2 – Схема рационализации маршрута грузоперевозок

За счет совмещения заявок заказчиков расстояние холостого пробега сократилось на 140 км. Значит, холостой пробег составляет 85 км, пробег в холостом режиме $5 * 85 * 10 * 12 = 51,0 \text{ тысяч рублей}$ Общее время, затраченное на холостой пробег, за год составит $51,0 / 10 = 5,1 \text{ тысяч рублей,}$ расход топлива на час пробега 0,057 тысяч рублей, отсюда $5,1 * 0,057 = 290,7 \text{ тысяч рублей.}$ Следовательно, экономия денежных средств составляет $769,5 - 290,7 = 478,8 \text{ тыс. руб.}$

2). Экономический эффект от установки предпусковых электрических подогревателей двигателя на автомобили базирующихся на отдаленных месторождениях.

Количество необходимых подогревателей на данный момент – 38 штук. Мощность одного подогревателя 2 кВт, средний объем подогреваемой жидкости 19 литров, время необходимое для нагрева жидкости до пусковой температуры двигателя 1,5 часа. Стоимость одного подогревателя с установкой на автомобиль 4000 рублей. Потребление топлива на прогрев автомобиля в среднем 1 час при температуре -20°C , расход топлива в среднем на одну единицу техники за час 0,003 тонны топлива. Средняя цена топлива составляет 30 руб. за литр. За год эксплуатации количество часов прогрева двигателей, исходя из 6 зимних месяцев и 21 рабочего дня в месяц, получаем общее количество часов прогрева за год $6 \cdot 21 \cdot 1 \cdot 38 = 4788$ часов. Расход топлива на прогрев всего составит $4788 \cdot 0,003 = 14,4$ т, в денежном выражении $14,4 \cdot 30 = 432$ тысяч рублей. Низкие температуры воздуха, при которых двигатели автомобилей работают на холостых оборотах составляют за год в среднем 2 месяца. Поэтому время работы двигателей в холостом режиме за год будет $60 \cdot 12 \cdot 38 = 27360$ часов, расход топлива составит $20520 \cdot 0,003 = 82,08$ т, в денежном выражении (цены на ГСМ отчетного периода) $82,08 \cdot 30 = 2462,4$ тысяч рублей. Расходы по закупке и установке подогревателей $38 \cdot 4000 \text{ руб} = 152,0$ тысяч рублей. Расходы в процессе эксплуатации $2 \text{ кВт} \cdot (4788 \text{ часов} + 27360 \text{ часов}) \cdot 0,703 \text{ руб.} = 45,2$ тысяч рублей. Затраты на установку и эксплуатацию составят $152,0 + 45,2 = 197,2$ тысяч рублей. Экономия средств на топливо при установке предпусковых подогревателей составит $172,8$ тысяч рублей + $984,96 = 1157,76$ тысяч рублей.

Результаты расчетов сведем в таблицу 3.2.1

Таблица 3.2.1 Экономия затрат от мероприятий по рационализации маршрутов и установке предпусковых подогревателей

Показатели	Экономия, тыс. руб.
1. Рационализация маршрутов:	2342,7
А) Базировка техники на:	1863,9
- Лугинецком месторождении	963,3
- Усть-Сильгинском месторождении	900,6
Б) Совмещение заявок заказчиков	478,8
2. Установка подогревателей	1157,76
Итого	3500,5

При внедрении мероприятия по рационализации маршрутов и установке предпусковых подогревателей двигателя предприятие понесет определенные затраты (Таблица 3.2.2)

Таблица 3.2.2 Затраты на внедрение мероприятий по рационализации маршрутов и установке предпусковых подогревателей

Показатели	Затраты, тыс. руб.
1. Рационализация маршрутов:	351,9
2. Установка и эксплуатация подогревателей	197,2
Итого:	549,1

3) Экономический эффект от внедрения мероприятия по сокращению численности персонала.

Программа оптимизации численности предприятия предусматривает:

— вывод из списочного состава и последующее сокращение 3 человек. Сторожей, заключение договора на охрану территории предприятия с ЧОП.

— вывод из списочного состава и последующее сокращение 8 человек. Персонала, занимающегося уборкой территории предприятия, заключение договора с предприятием специализирующимся на уборке помещений.

— вывод из списочного состава и последующее сокращение 2 человек. Персонала, занимающегося строительными ремонтными работами, заключение

договора с предприятием специализирующимся на производстве аналогичных работ.

Как говорилось в предыдущем разделе, сокращение численности персонала требует определенных затрат.

Таблица 3.2.3 Разовые затраты связанные с сокращением персонала

Показатели	Охрана	Уборка территории	Разнорабочие
1	2	3	4
1.Количество человек подлежащих сокращению	3	8	2
2.Средняя з/плата одного рабочего, тысяч рублей	18,9	18,1	18,4
3. Выплата пособия, мес	2	2	2
Итого:	113,4	289,6	73,6

Итого разовые затраты, связанные с сокращением персонала $(113,4+289,6+73,6)*1,398 = 662,3$ тысяч рублей

При сокращении численности предприятие понесет дополнительные затраты (Таблица 3.2.4), связанные с оплатой услуг охранного предприятия и предприятия занимающегося ремонтом и уборкой помещений.

Таблица 3.2.4 Ежемесячные затраты в связи с изменением системы обслуживания

Показатели	Охрана	Уборка терр.	Р.раб.
Обслуживание предприятия другими фирмами подрядчиками, тысяч рублей	56,04	66,36	32,03

Из анализа таблиц нетрудно подсчитать затраты предприятия в плановом периоде работы, по мероприятию сокращения численности персонала.

Таблица 3.2.5 Экономический эффект от мероприятия по сокращению численности персонала

Показатели	Затраты, тыс. руб.	Экономия, тыс. руб.
1	2	3

Продолжение Таблицы 3.2.5

Показатели	Затраты, тыс. руб.	Экономия, тыс. руб.
1.Сокращение персонала	662,3	
2.Заключение договоров на охрану, уборку, ремонт. работы	1176,8	
3.Заработная плата сокращенного персонала		1753,4
4.Соц.отчисления с зар.платы сокращенного персонала		697,8
Итого:	1479,6	2451,2

4)Экономический эффект от внедрения мероприятия по обновлению парка.

Как говорилось выше, мы списываем 33 ед. устаревшей и морально изношенной техники и приобретаем 20 ед. новой (Таблица 3.2.6).

Таблица 3.2.6 Техничко-экономические показатели по обновлению парка

Показатели	Единица измерения	Списанная техника	Новая техника	Отклонение (перерасход, экономия)
1	2	3	4	5
Количество техники	ед	33	20	-13
Стоимость техники	тыс. руб.	0	26880,00	+26880,00
КИП	коэф.	0,35	0,71	0,36
Объём услуг	маш.час	20802	34863	14061
Стоимость 1 машино - часа	руб.	400,86	381,47	-19,39
Продолжительность смены	час.	11,3	11	-0,3
Средняя заработная плата с отчислениями	руб.	433540,00	251025,42	-182514,58
Расход дизельного топлива	тыс. руб.	2293,60	3396,35	1102,75
Смазочные материалы	тыс. руб.	172,43	257,78	85,35
Затраты на ТО и ТР	тыс. руб.	10937,74	4413,20	-6524,54
Итого доходы расходы, связанные с обновлением парка	тыс. руб.	13971,93	8360,14	-5611,79

Реализация данного мероприятия изменит структуру подвижного состава и позволит привести её к снижению затрат на ГСМ, ремонт и ТО в размере 5611,8 тысяч рублей В связи с этим произойдёт обновление парка на 2,82% .

При обновлении подвижного состава парка предприятие понесет затраты $20\text{ед.} \cdot 1344 \text{ тысяч рублей} = 26880 \text{ тыс. руб.}$

Общий экономический эффект по предприятию приведён в таблице 3.2.7

Таблица 3.2.7 Общий экономический эффект от внедрения мероприятий

Мероприятия	Всего затрат по внедрению мероприятий тысяч рублей	Экономия- всего, тысяч рублей
1.Рационализация маршрутов	351,9	2342,7
А) Снижение холостых пробегов при базировке техники на отдаленных месторождениях	351,9	$963,3 + 900,6 = 1863,9$
Б) Снижение холостых пробегов при совмещении заявок заказчиков		478,8
2) Установка предпусковых подогревателей двигателя	197,9	1157,76
3) Сокращение численности персонала	$(302,8 + 1176) = 1479,6$	2451,2
4) Обновление подвижного состава парка	26880,0	5611,79
Итого:	28909,4	11563,45

После внедрения мероприятий по снижению затрат экономия составила 11563,45 тысяч рублей из них: 2342,7 тысяч рублей – рационализация маршрутов, 1157,76 тысяч рублей – установка предпусковых подогревателей, 5611,79 тысяч рублей – обновление подвижного состава парка и 2451,2 тысяч рублей – сокращение численности персонала. На данном предприятии с годовым оборотом денежных средств примерно в 600 млн.рублей даже незначительная экономия расходной части бюджета способна повлиять на финансовый итог работы предприятия и стабильность его положения на рынке транспортных услуг. Как видно из таблицы 3.2.7, практически все мероприятия несут за собой незначительный расход денежных средств по сравнению с экономией от их внедрения, кроме мероприятия по обновлению подвижного состава парка. Затраты на его реализацию самые большие и составляют 26880,0 тысяч рублей, но данное внедрение приносит нам наибольшую экономию

денежных средств в размере 5611,79 тысяч рублей. Срок окупаемости затраченных средств для данного мероприятия будет равен 5 годам.

3.3 Сводка технико-экономических показателей ООО «Авто Гранд»

В связи с внедрением мероприятий по совершенствованию управления затратами на предприятии произошли изменения в технико-экономических и финансовых показателях работы ООО «Авто Гранд». Далее рассмотрим изменение этих показателей, для этого все данные до проведения мероприятий и после сведем в таблицу.

Таблица 3.3.1 Сводка технико-экономических показателей работы ООО «Авто Гранд» до и после внедрения мероприятий

Показатели	Единицы измерения	Показатели		Отклонение	
		до проведения мероприятий	после внедрения мероприятий	абсолютное	относительное
1	2	3	4	5	6
1.Среднесписочное количество техники	ед.	722	709	-13	+1,8
2.КТГ	коэф.	0,79	0,79	0	0
3.КИП	коэф.	0,53	0,59	+0,06	+11,32
4.Объем услуг	тыс.м.ч	1536,20	1536,20	+33,00	+2,2
5.Среднеспис. численность	чел.	1191	1178	-13	-1,09
6.Валовой доход	тыс. руб.	602282,8	602282,8	0	0
7.Расходы- всего	тыс. руб.	569231,1	557667,65	-11563,45	-2,03
8.Доходная ставка 1м.ч	руб	418,89	418,89	0	0
9.Себестоимость 1м.ч	руб	405,8	405,8	0	0
10.Производительность труда	тыс. руб./чел	505,7	511,3	+5,6	+1,11
11.Прибыль от реализации	тыс. руб.	33051,7	44615,2	+11563,5	+34,99
12 Налог на прибыль	тыс. руб.	7932,4	10707,6	+2775,2	+34,99
13.Чистая прибыль	тыс. руб.	25119,3	33907,6	+8788,3	+34,99

Сравнительный анализ показывает, что изменение наблюдается как по технико-экономическим показателям, так и по финансовым. После внедрения

мероприятий по снижению затрат сократилась среднесписочная численность персонала на 13 человек, в связи с выводом из списочного состава непрофильных видов деятельности. Также произошло уменьшение количества техники на 13 единиц, за счет списания 33 единиц устаревшей и морально изношенной техники и приобретением 20 единиц новой. Это повлекло за собой увеличение КИП на 0,06.

Проведенные мероприятия могут принести нам снижение издержек транспортных услуг на 2,32 % от планового значения, что составляет 11563,45 тысяч рублей. За счет изменения среднесписочного количества персонала производительность труда по предприятию увеличилась на 1,11% или 5,6 тысяч рублей/чел. Прибыль от реализации транспортных услуг может увеличиться на 11563,5 тысяч рублей, что составит 34,99 % плановой величины, это произойдет за счет снижения затрат на данные услуги. Соответственно увеличился и налог на прибыль, он составит 2775,2 тысяч рублей или 34,99 %. Чистая прибыль предприятия составит 33907,6 тысяч рублей, что на 8788,3 тысяч рублей или 34,99 % больше, чем было бы до внедрения мероприятий.

Заключение

Целью дипломной работы является экономическое обоснование направлений снижения издержек на предприятии на примере ООО «Авто Гранд». В данной работе были выявлены экономические аспекты эффективности управления затратами автотранспортного предприятия, осуществлены задачи, определенные перед выполнением дипломной работы.

В первой главе рассмотрены теоретические аспекты издержек производства, сущность процесса управления затратами, направления оптимизации затрат.

Во второй главе дипломной работы проведен анализ деятельности ООО «Авто Гранд». Данный анализ показал рост затрат по статьям: «Топливо и ГСМ», «Запасные части», «Автошины», «Заработная плата».

В третьей части на основе анализа разработана программа мероприятий по управлению затратами в ООО «Авто Гранд», реализация которой позволит оптимизировать и повысить эффективность работы всего предприятия.

Для уменьшения затрат на топливо, ГСМ и автошины следует проводить мероприятие по рационализации маршрутов, а именно базировка автотехники на отдаленных месторождениях и совмещение заявок заказчиков для сокращения холостых пробегов. Данные мероприятия позволят сэкономить денежные средства в размере 2342,7 тысяч рублей. Еще одним мероприятием, которое несет экономию ГСМ является установка предпусковых подогревателей двигателя, экономия по нему составляет 1157,76 тысяч рублей

Мероприятие по сокращению численности персонала помогает уменьшить затраты по заработной плате с отчислениями на 2451,2 тысяч рублей. Этой экономии мы добиваемся выводом из списочного состава непрофильных видов деятельности.

Предприятие имеет достаточное количество автотехники для выполнения плана оказания услуг, но все же стареющий парк требует высоких затрат на ремонт. В связи с этим необходимо списать 33 старых автомобиля с КПИ 0,32 и

заменить их 20-ю новыми с КИП 0,75, что приведет к экономии денежных средств в сумме 5611,79 тысяч рублей.

Для дополнительного дохода и уменьшения затрат по аренде было предложено сдать в субаренду помещения, которые не принимают участие в производственной деятельности компании.

На предприятии наблюдаются простои техники по причине отсутствия достаточного количества заказчиков, в связи с этим разработано мероприятие по созданию отдела маркетинга, который будет заниматься изучением рынка услуг.

После внедрения мероприятий снижение затрат на транспортные услуги произошло на 11563,45 тысяч рублей или 2,32 % от плановой величины. Абсолютная величина чистой прибыли увеличилась на 8788,3 тысяч рублей или 34,99 %.

Эффект от управления затратами мы получаем за счет увеличения объема продаж и расширения рынка сбыта транспортных услуг. Это позволит значительно снизить себестоимость единицы транспортной услуги, повысить техническую готовность автопарка, конкурентоспособность компании. Сохраняя специфику деятельности транспортной компании, возможно ввести дополнительные производственные мощности и максимизировать отдачу от имеющихся транспортных средств, что приведет к росту доходов и позволит повысить эффективность транспортного предприятия и предприятия в целом.

ЗАДАНИЕ ДЛЯ РАЗДЕЛА «СОЦИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ»

Студенту

Группа	ФИО
3-ЗБ12	Перемитина Татьяна Петровна

Институт	Институт электронного обучения	Кафедра	Экономика
Уровень образования	Бакалавр	Направление/ специальность	380301 Экономика

Исходные данные к разделу «Социальная ответственность»:

<p>1. <i>Описание рабочего места (рабочей зоны, технологического процесса, используемого оборудования) на предмет возникновения:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>вредных проявлений факторов производственной среды (метеоусловия, вредные вещества, освещение, шумы, вибрация, электромагнитные поля, ионизирующие излучения)</i> - <i>опасных проявлений факторов производственной среды (механической природы, термического характера, электрической, пожарной природы)</i> - <i>негативного воздействия на окружающую природную среду (атмосферу, гидросферу, литосферу)</i> - <i>чрезвычайных ситуаций (техногенного, стихийного, экологического и социального характера)</i> 	<p>Рабочее место расположено в офисе на первом этаже здания, имеет естественное и искусственное освещение. Площадь на одно рабочее место с ПЭВМ составляет не менее 6м², а объем – не менее 20м³. В офисе имеется 10 персональных компьютеров.</p> <p>Вредные факторы: уровень шума, вибрация, излучение электромагнитных полей, недостаточная освещенность рабочей зоны.</p> <p>Опасные факторы: поражение электрическим током.</p> <p>Психофизические факторы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - повышенная нагрузка на органы зрения; - длительные статические нагрузки; - монотонность труда; - нервно-эмоциональное напряжение. <p>Техногенные: пожар.</p> <p>Негативное воздействие на окружающую среду отсутствует.</p>
--	---

<p><i>2. Список законодательных и нормативных документов по теме</i></p>	<p>Трудовой кодекс РФ;</p> <p>Основные экологические законы РФ;</p> <p>Закон о социальной защите населения РФ;</p> <p>Строительные нормы и правила Российской Федерации – СНиП;</p> <p>Государственные стандарты Российской Федерации в области строительства – ГОСТ Р;</p> <p>Своды правил по проектированию и строительству – СП;</p> <p>Строительство зданий и сооружений должны соответствовать требованиям ГОСТ 22853-86.</p>
<p><i>Перечень вопросов, подлежащих исследованию, проектированию и разработке:</i></p>	
<p><i>1. Анализ факторов внутренней социальной ответственности:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>принципы корпоративной культуры исследуемой организации;</i> - <i>системы организации труда и его безопасности;</i> - <i>развитие человеческих ресурсов через обучающие программы и программы подготовки и повышения квалификации;</i> - <i>системы социальных гарантий организации;</i> 	<p>Руководство предприятия создает сотрудникам комфортные и безопасные условия для работы;</p> <p>проводит постоянные программы переподготовки и повышения квалификации, а также обучение вновь прибывших сотрудников;</p> <p>стимулирует сотрудников премиями и повышениями в должностях;</p> <p>предполагает построение системы социальных мероприятий, направленных на сплочение коллектива, а также повышение лояльности</p>

<p>- оказание помощи работникам в критических ситуациях.</p>	<p>персонала к предприятию.</p> <p>На предприятии проводятся периодические медицинские осмотры и рекомендации для поддержания здоровья сотрудников, вакцинации от гриппа и от гепатита «А», флюорографические обследования, организация клинического и биохимического анализов крови.</p>
<p>2. Анализ факторов внешней социальной ответственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - содействие охране окружающей среды; - взаимодействие с местным сообществом и местной властью; - спонсорство и корпоративная благотворительность; - ответственность перед потребителями товаров и услуг (выпуск качественных товаров); - готовность участвовать в кризисных ситуациях и т.д. 	<p>Предприятия выполняет все требования, связанные с обеспечением международных экологических стандартов к объектам производства.</p> <p>Предприятию необходимо осуществлять деятельность, которая будет направлена на повышение имиджа предприятия, лояльности персонала, улучшение привлекательности для инвесторов, укрепление позиций на рынке, а также достижение стабильности бизнеса.</p> <p>Спонсорская помощь на этапе стабилизации позволяет предприятию привлекать новые финансовые ресурсы, а также повышать лояльность органов власти и инвесторов.</p> <p>Разработка программы по поддержке социальных организаций.</p>
<p>3. Правовые и организационные вопросы обеспечения социальной ответственности:</p> <ul style="list-style-type: none"> - анализ правовых норм трудового законодательства; - анализ специальных (характерные для исследуемой области деятельности) правовых и нормативных законодательных 	<p>Стандарт CSR/KCO — 2008, «социальная ответственность — обязательства организации, учитывающие принятую ею ответственность за решение социальных проблем своего персонала, местного населения и общества в целом»</p> <p>Стандарт «социального соответствия», типа</p>

<p>актов;</p> <p>- анализ внутренних нормативных документов и регламентов организации в области исследуемой деятельности</p>	<p>SA 8000, ISO 26000 (описывает взаимоотношения работодателя и работника в сфере КСО)</p> <p>Стандарт социальной (нефинансовой) отчетности, типа GRI, AA 1000 (описывает процесс информирования общественности о целях и достижениях в сфере КСО (и других).</p> <p>Внутренние нормативные документы организации (устав, правила безопасности).</p>
Перечень графического материала:	
<p>При необходимости представить эскизные графические материалы к расчётному заданию (обязательно для специалистов и магистров)</p>	

Дата выдачи задания для раздела по линейному графику	12.01.2016
--	------------

Задание выдал консультант:

Должность	ФИО	Ученая степень, звание	Подпись	Дата
Доцент кафедры менеджмента	Черепанова Наталья Владимировна			

Задание принял к исполнению студент:

Группа	ФИО	Подпись	Дата
3-3Б12	Перемитина Татьяна Петровна		

Список используемых источников

1. Сажина М.А., Чибриков Г.Г. Экономическая теория: учебник для вузов. М.: НОРМА, 2008. 438с.
2. Плотницкий М.И. Микро- и макроэкономика: учебное пособие / 2-е издание. М.: НИЦ ИНФРА-М, 2015. 214с.
3. Булатов А.С. Экономика: учебник / 4-е издание. М.:Экономистъ, 2005. 415с.
4. Слагода В.Г. Экономика: учебное пособие. М.: Форум, 2014. 227с.
5. Калинина А.П., Курносова В.П. Анализ затрат, финансовых результатов и деловой активности коммерческих организаций: учебное пособие. СПб.: СПбГУЭФ, 2013. 256с.
6. Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка: учебное пособие. М.: ИНФРА – М, 2002. 327с.
7. Черняк В.З., Черняк А.В., Довиденко И.В. Бизнес-планирование: учебно-практическое пособие. М.: РДЛ, 2004. 113с.
8. Финансовый менеджмент: теория и практика: учебник / под ред. Е.С. Стояновой. М.: Перспектива, 1999. 401с.
9. Румянцева З.П., Саломатин Н.А., Акбердин Р.З. Менеджмент организации: учебное пособие. М.: ИНФРА – М, 2014. 432с.
10. Салов А.И. Охрана труда на предприятиях автомобильного транспорта: учебное пособие / 3-е издание. М.: Транспорт, 2014. 311с.
11. Техническая эксплуатация автомобилей: учебник для вузов / под ред. Г.В.Крамаренко. М.: Транспорт, 2009. 278с.
12. Шеремет А.Д., Сайфулин Р.С. Финансы предприятий. М.: ИНФРА-М, 2000. 320с
13. Ковалев В.В. Финансовый анализ: методы и процедуры. М.: Финансы и статистика, 2013. 368с.
14. Горемыкин В.А., Бугулов Э.Р., Богомоллов А.Ю. Планирование на предприятии: учебник / 2-е издание. М.: «Филин», Рилант, 2011. 98с.
15. Самсонов В.С. Экономика предприятий энергетического комплекса:

- учебник для вузов / 2-е издание. М.: Высш.шк., 2014. 184с.
- 16.Гуськов С.В. Налоги в экономике предприятий. М., Издательский дом «Дашков и К», 2013. 361с.
- 17.Экономика предприятия: учебник / под ред. В.Я. Горфинкеля, В.А. Швандара / 2-е издание. М.: Банки и биржи; ЮНИТИ, 1998. 419с.
- 18.У. Кинг, Д. Клиланд. Стратегическое планирование и хозяйственная политика. М.: Прогресс, 2009. 477с.
- 19.Финансы предприятий: учебник / под ред. Н.В.Колчиной. М.: ЮНИТИ, 2003. 384с.
- 20.Рыдин А.Г., Шамаев Г.А. Организация финансового менеджмента на предприятии. М.: РДЛ, 2011. 407с.
- 21.Балабанов И.Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? М.: Финансы и статистика, 2009. 320с.
- 22.Экономика промышленности: учебное пособие для вузов / под ред. А.М. Барановского, Н.Н.Кожевникова. М.: Издательство МЭИ, 2008. 213с.
- 23.Волков О.И., Складенко В.К. Экономика предприятия: курс лекций. М.: ИНФРА-М, 2013. 302с.
- 24.Савицкая Г.В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / 4-е издание. М.: ООО «Новое знание», 2012. 180с.
- 25.Федеральный закон Российской Федерации от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"
- 26.Васильев В. Спецтехника на службе экономики / В. Васильев // Автомобильный транспорт. - 2015.- №1. с. 60-67.
- 27.Насонов А.П., Луканин В.Н., Щербинин Ю.Ф. Основы эксплуатации автомобильного транспорта и бухгалтерского учета автотранспортных средств: справочное пособие / 2-е издание. М.: Красногорская типография, 2014. 399с.
- 28.Г. Вейе, У. Деринг. Введение в общую экономику и организацию производства. Красноярск: Изд-во КГУ, 2011. 497с.

29. Уткин Э.А. Финансовый менеджмент: учебник для вузов. М.: «Зерцало», 2001. 291с.
30. Троицкая Н.А. Проблемы транспортировки оборудования нового поколения / Н.А. Троицкая // Автотранспортное предприятие. - 2015.- № 1.-С.19-23.
31. Скляренко В.К., Прудников В.М. Экономика предприятия: конспект лекций. М.:ИНФРА-М, 2014. 86с.
32. Щербинин Ю.Ф. О новом в системе подготовки водителей транспортных средств / Ю.Ф. Щербинин // Автотранспортное предприятие. - 2015.- № 1. с.26-27
33. Батищев И.И. Влияние платы за проезд большегрузных автомобилей по федеральным дорогам на величину транспортных издержек и цену произведенной продукции / И.И. Батищев // Автотранспортное предприятие.- 2014.- №10. с. 8-9.
34. Сапронова И.И. Основы направления повышения конкурентоспособности и стратегической устойчивости транспортно – экспедиционных компаний / И.И. Сапронова // Автотранспортное предприятие.- 2014.- № 3. с.25-27.
35. Загорский И.О. Исследование типовых систем организации перевозочной деятельности предприятия, эксплуатирующего автомобильный транспорт / И.О. Загорский // Автотранспортное предприятие.- 2014.- № 2. с. 22-25.
36. Бирюков М. Безопасная опасность / М. Бирюков // Автотранспорт: эксплуатация, обслуживание, ремонт.- 2014.- №3. с. 32-35.
37. Витвицкий Е.Е. Классификация грузовых автотранспортных предприятий по сложности состава и функционирования в городах / Е.Е. Витвицкий // Автотранспортное предприятие.- 2014.- №9. с.50-52.
38. Карпова Т.П. Основы управленческого учета: учебное пособие. М.: ИНФРА-М, 2002. 167с.